HE
6991
D488
NPM

2 Stamps
6 Stamps Album.

Smithsonian
Libraries and Archives

Adopted for Conservation by

Susan Waxter
In memory of her parents,
William & Julian Waxter,
who collected stamps as youngsters.

May 4, 2022

GIFT TO SIL.

Islandica.

Deutscher

Post-Almanach

für das Jahr

1843.

Herausgegeben

von

Wilhelm Görges,

Herzogl. Braunschw. Postsecretair.

Braunschweig,

Druck von Friedrich Otto.

Wilhelm, König von Würtemberg.

Deutscher

Post-Almanach

für das Jahr

1843.

Herausgegeben

von

Wilhelm Görges,

Herzogl. Braunschw. Postsecretair.

Zweiter Jahrgang,

mit 7 lithographirten Bildern und einem artistischen Blatte in clair-obscur-Silberdruck.

Braunschweig,

Druck von Friedrich Otto.

Der

collegialischen Freundschaft

gewidmet.

Danksagung.

Nahen und fernen Collegen, die sich der Verbreitung der zum Besten der Hamburger Abgebrannten hier herausgegebenen „Benachrichtigungen ꝛc.“ nebst den dazu gehörenden Plänen, so thätig annahmen, den wärmsten Dank und die Nachricht, daß den betr. Unterstützungs-Cassen bis jetzt 335 Thlr. dadurch erwachsen sind.

Inhalt.

Erste Abtheilung.

Themata zu den Preisschriften ꝛc. . . . . Seite 13
Preis-Ertheilung . . . . . » 14
Unterstützung verunglückter Postillons . . . . . » 15
Uniform der Königl. Preuß. Postbeamten . . . . . » 17
Beschreibung der Bayerischen Postillons-Uniform . . . » 20
Postgebäude zu Dresden . . . . . » 21
Preisschrift . . . . . » 22
Geschichte des Preußischen Postwesens . . . . . » 65
Posthalterei-Zustände in den deutschen Bundesstaaten:
I. Im fürstlich Thurn- und Taxisschen Post-Gebiete . » 90
II. Im Königreiche Hannover . . . . . » 96
III. Im Königreiche Sachsen . . . . . » 101
IV. Im Königreiche Baiern . . . . . » 106
V. Im Großherzogthume Baden . . . . . » 112
VI. Im Herzogthume Braunschweig . . . . . » 118
Das Verhältniß der Lohnkutscher zu der Postanstalt im Königreiche Sachsen . . . . . » 125
Ueber die Ausbildung und den jetzigen Zustand des russischen Postwesens . . . . . » 136
a. Posteinrichtungen in Sibirien . . . . . » 154
b. Die Posteinrichtungen im Kaukasus . . . . » 159
Die Posten in Frankreich . . . . . » 160
Nachrichten über das Postwesen in China, Siam, Boutan und Japan . . . . . » 166
Privat-Post-Verbindung mit Indien . . . . . » 171
Nachrichten von den Posten in der Tartarei und in Indien » 172
Das Postwesen in Griechenland . . . . . » 175
Das Postwesen im Canton Basel-Stadttheil. . . . . » 175

Zweite Abtheilung.

Die Rosen . . . . . Seite 3
Der letzte Lohnfuhr-Schein . . . . . « 6
Das Posthorn . . . . . « 9
Der alte Postboots-Matrose Biel in London . . . . » 11
Das Leben eine Postreise . . . . . » 12
Der Britte auf der Braunschweig-Hamburger Schnellpost » 16
Die Stationen des Lebens . . . . . » 18
Die wunderliche Prüfung (humoristische Skizze) . . » 20
Gedanken des Prinzen v. Ligne über den Stand eines Post-
meisters . . . . . » 44
Sonst und Jetzt, oder die beiden Postillons . . . » 46
Reise mit wallachischen Posten . . . . . » 59
Allzuscharf macht schartig . . . . . » 67
Originelle Legitimation . . . . . » 68
Uebersetzung aus dem Französischen ins Deutsche durch den
vormaligen Postdirector F. . . . . » 69
Zur Charakteristik der Postconducteure . . . . . » 70
Neuer Titel . . . . . » 71
Frühere Postillons-Logik . . . . . » 71
Inhalts-Verklärung . . . . . » 72
Miscellen, Anekdoten ꝛc. . . . . » 72
Räthsel (Braunschweig, Post, Cours-Uhr, Hamburg) . » 81
Adressen . . . . . » 84
Post-Beamte des Königreichs Hannover . . . . » 95
Personal-Veränderungen in Sachsen, Mecklenburg-Strelitz
und Braunschweig . . . . . » 107

Berichtigungen.

Durch den Schlußsatz der im vorjährigen Postalmanach pag. 50 — 62 enthaltenen actenmäßigen Erzählung der im Jahre 1821 stattgehabten Beraubung eines Postwagens bei Blankenburg im Herzogthume Braunschweig wird angegeben, daß dem Postillon, der durch seine Entschlossenheit einen Theil der Posteffecten gerettet haben soll, keine weitere Vergütungen verwilligt seien, als die Erstattung der Curkosten, welche er auf Heilung seiner bei dem Raubanfalle empfangenen Wunden habe verwenden müssen, und außerdem 2 Thlr. 16 Sgr. zur Anschaffung eines neuen Hornes, da das alte von den Räubern plattgeschlagen.

Ohne die Frage zu erörtern, ob allein Entschlossenheit es war, die den Postillon zu seiner Handlungsweise bei dem räuberischen Anfalle bestimmte, soll hier nur die wegen Belohnung des ged. Postillons gemachte Angabe dahin berichtigt werden, daß demselben eine seiner Persönlichkeit angemessene Postunterbedientenstelle übertragen wurde, in deren Genusse solcher auch weniger seiner Aufführung wegen, als gerade in Berücksichtigung des in der erwähnten Abhandlung erzählten Vorfalles bis jetzt verblieben ist, und wahrscheinlich auch so lange darin gelassen werden wird, als er Kraft genug besitzt, eine Neigung nicht überhand nehmen zu lassen, gegen die der englische Pater Mathew bei seinen Landsleuten so wacker gekämpft hat.

R. S.

In der Beschreibung der Königl. Preuß. Post=Uniform sind einige unrichtige und unvollkommene Angaben enthalten, die wir, so weit die Mittel uns dazu geworden, hierunter ausgleichen und ergänzen wollen:

A. Beamte des General=Postamts.

Staats=Uniform.

I. Die Vorsteher der verschiedenen Bureaux, ferner die Geheimen expedirenden Secretaire, desgleichen die Geheimen Revisoren und Calculatoren, Registratoren, Journalisten, der Rendant, Controleur, Buchhalter und Kassirer der General=Post=Kasse, die Rendanten, Controleure, Buchhalter und Kassirer des Zeitungs=Comtoirs und des Haupt=Magazins tragen einen dunkelblau tuchenen Frack, mit demselben Tuche gefüttert, einer Reihe Knöpfe und stehendem Kragen. Kragen und Aufschläge sind von orangegelbem Tuche, auf welchen, wie auch auf den Patten, sich eine Stickerei befindet nach der vorgeschriebenen Zeichnung A. (Uniforms=Klasse Nro. 6.) Die Knöpfe sind vergoldet und mit dem kleinen Wappenschilde versehen. Der Degen ist mit vergoldetem Gefäße; Porte-épée von Gold und dunkelblauer Seide. Unterkleider von weißem Kasimir; Hut dreieckig, mit der National=Kokarde und goldener Tresse, ohne Cordons.

II. Die Geheimen Kanzlei=Secretaire, die assistirenden Calculatoren und Registratoren und die General=Post=Kassen=Secretaire tragen die Uniform wie ad I, jedoch ist die Stickerei nach der Zeichnung B. (Unif. Klasse Nro. 7.)

III. Die General=Post=Kassen=Assistenten desgleichen; Stikkerei nach der Zeichnung C. (Unif. Klasse Nro. 8.)

IV. Der Reisepostmeister Sr. Majestät des Königs, wie ad I. und außerdem Epauletts mit schwarzem Adler, goldenen Frangen und einfacher Borte.

B. Provinzial-Post-Beamte.

1. Die Hofpostmeister und Oberpostdirectoren wie ad I.; die Stickerei jedoch nach der Zeichnung D. (Uniforms Klasse Nro. 5.) und zwei Epauletts. (S. d. Abbildung.)

2. Die Postdirectoren, Postmeister und Postinspectoren wie ad I.; doch ohne Epauletts.

3. Die Hofpostsecretaire, Oberpostsecretaire, Oberpostcommissarien und Postcommissarien wie ad II.

4. Die Postsecretaire und Postverwalter wie ad III.

5. Die Postschreiber und Post-Expediteure wie ad III., doch ohne Stickerei und Degen. Die Post-Expediteure sind befugt, aber nicht verpflichtet, zur Uniform einen leichten Infanteriedegen mit dem für die Civil-Uniform bestimmten goldenen Porte-épée zu tragen.

6. Die Post-Expeditionsgehilfen wie die Postschreiber, allein mit dem Unterschiede, daß die Aufschläge blau sind.

7. Die Posthalter desgleichen; außerdem noch blaue Unterkleider und platte gelbe Knöpfe.

Die Interims-Uniform unterscheidet sich von der Staats-Uniform nur dadurch, daß Aufschläge und Unterkleider blau sind und als Stickerei nur die Randborte der Staats-Uniform angebracht wird; jedoch fällt auch diese bei den sub III. und 4. benannten Beamten weg. Dabei ist es gestattet, Ueberröcke und Dienstmützen zu tragen; ad 6 und 7 sind Ueberröcke vorgeschrieben und ad 7 statt der dreieckigen Hüte nur Mützen.

Den gewesenen Offizieren, welche die Armee-Uniform zu tragen befugt sind, ist gestattet, diese auch bei der Ausübung des Postdienstes zu tragen. Landwehroffiziere dürfen im Postdienste nur die Post-Uniform tragen. Den Post-Expediteuren, welche zugleich Steuerbeamte sind, ist gestattet, den Postdienst auch in der Steuer-Uniform auszuüben. Die Posthalter sind befugt, aber nicht verpflichtet, Uniform zu tragen.

Die Namen in Anekdoten, Adressen ꝛc. sind überall, wo irgend etwas Herbes in den Scherzen liegen könnte, fingirt, was hiermit ein für allemal erklärt sei, um verdrießlichen Anfechtungen vorzubeugen.

Bei dem Drucke der Preisschrift haben sich folgende Fehler eingeschlichen, die man zu verbessern bittet:

Seite 46 statt „weitläuftiger" lies „weitläufiger."
Seite 48 heißt es: „denn bei uns ist ein dergleichen Ausfall von Millionen wohl in Anschlag zu bringen" — es muß heißen: „bei uns ist aber ein dergl. ꝛc."
Seite 50 statt: „zum Grunde gelegt" lies „zu Grunde gelegt."
Seite 54 muß es heißen: „daß er aus Rücksicht der, durch die ihm von den verschiedenen Staaten so lange Jahre hindurch überlassene Post-Regie genossenen großen und selbst bedeutenden Vortheile" ꝛc., nicht: „daß er auf die, aus Rücksicht durch die ꝛc."
Auf derselben Seite ist einmal 1812 statt 1842 gedruckt.
Seite 55 muß für das Wort „ebenfalls" das Wort „allenfalls" stehen.
Seite 56 ist gesetzt: „Gesandschaften" statt „Gesandtschaften" und „vom 24. Juli" statt „vom 29. Juli."
Seite 57 lies: „Unvollkommenheiten daran" statt „davon."

Sollte noch anderweitig ein kleiner Druckfehler vorkommen, so wird der geneigte Leser denselben gewiß gern übersehen.

Erste Abtheilung.

„Vorwärts!
ist der Wahlspruch unserer Zeit.“

Themata zu den Preisschriften

für den Jahrgang **1844**:

---

1. **Wie müßte die Stellung der Posten und Eisenbahnen zu einander sein, wenn beide Institute allen gerechten Anforderungen unserer Zeit entsprechen sollen?**

2. **Auf welche Weise ließe sich, unter Beibehaltung des Fahrpost-Monopoles, das Briefporto ermäßigen, ohne daß dadurch ein Ausfall in den Einnahmen entstände?**

Für den Fall, daß von einer dieser Aufgaben nicht die erforliche Anzahl von Bearbeitungen eingeliefert würde, sei hier noch ein dritte s Thema aufgestellt:

Ueber den Einfluß der Posten auf die Cultur.

Eine Abhandlung dieses Thema's kann also ebenmäßig einen Preis gewinnen, wenn obenerwähnter Fall eintritt, andererseits aber wird dieselbe, wenn sie sich zum Druck eignet, gebührend honorirt werden. Die übrigen im erste n Jahrgange des Post-Almanachs in Betreff der Preisschriften veröffentlichten Bestimmun-

gen bleiben ferner geltend und stellt sich demnach der Termin zur Einsendung der Ausarbeitungen auf den 1. Juni 1843.

Der als erster Preis bezeichnete Pokal ist hierbei in getreuer Abbildung mitgetheilt.

Preis-Ertheilung.

Ueber das erste für vorliegenden Jahrgang gestellte Thema ward nur vom Königl. Preuß. Postsecretair A. P. zu P. ein Aufsatz geliefert, und mußte dasselbe, wie aus den vorbemerkten Preisaufgaben erhellet, für den nächsten Jahrgang stehen bleiben. Das zweite Thema war von einer genügenden Zahl von Competenten bearbeitet. Der Preis wurde von den Herren Richtern der Ausarbeitung des Königl. Preuß. Postsecretairs Herrn F. Munds zu Stralsund wie folgt zugesprochen:

„Vis unita fortior!“

„Es ist dieses ein hübscher Aufsatz, welcher viel Wahres und Beherzigungswerthes enthält, aber — die Frage unbeantwortet läßt, da er nicht zeigt, wie die Vereinigung sämmtlicher Posten in Deutschland oder auch nur des größten Theils derselben unter eine Central-Verwaltung ausführbar sei. Die bloße Verweisung auf einen allgemeinen Post-Congreß ist ungenügend. Wir halten den

Clair-obscur-Druck v. Oehme & Müller.

Erster Ehrenpreis des Deutschen Post-Almanachs für das Jahr 1843.

Natürl. Höhe 14 Zoll.

Aufsatz für werth, im Post=Almanach abgedruckt zu werden. Den ersten Preis können wir, uns streng an die Aufgabe haltend, demselben nicht zuerkennen; wollen aber, in Betracht des sonstigen Werthes der Arbeit, den zweiten Preis hiermit ertheilt wissen.“

Die als zweiter Preis bezeichnete Uhr wurde dem Herrn Verfasser der Preisschrift am 30. August zugefertigt.

Unterstützung verunglückter Postillons.

Im Laufe des Jahres wurde nur ein Postillon und zwar durch nachstehendes Schreiben angemeldet:

Bochum, Grafschaft Mark, den 8. Mai 1842.

Vom Jahre 1815 an bis zum Jahre 1829 diente der Postillon Sander aus dem Dorfe Altenbochum, nahe bei Bochum, bei der Königlich Preußischen Feldpost $3^1/_2$ und bei dem unterzeichneten Königlichen Posthalter fast $11^1/_2$ Jahre als Postillon. Bei dem Letztern hatte er das Unglück, auf der Tour bei der Fahrpost von Bochum nach Wesel, und zwar zwischen Bochum und Essen, mit dem Sattelpferde zu stürzen und den linken Fuß zu zerbrechen.

Der Beinbruch war sehr gefährlich und nach langer Kur wurde Sander zum Postdienst untauglich. Er heirathete später die Toch=

ter des Pachtköthers Strätling zu Altenbochum, um sich kümmerlich dort zu ernähren.

Bald darauf traf ihn das Unglück, daß das mit seiner Ehefrau erheirathete Kottengebäude ein Raub der Flammen wurde, und sein Viehstand, bestehend in Pferden, Kühen 2c., nebst seinem sonstigen Mobiliar-Vermögen dabei verloren ging. Seine Ehefrau ward ihm später wieder durch den Tod genommen.

Der Postillon ist jetzt 51 Jahre alt, hat, wie oben erwähnt, 15 Jahre als Postillon gedient und sich stets brav und treu aufgeführt, bis er durch den im Jahre 1829 erfolgten Beinbruch zum Postdienst untauglich wurde.

Er hat später aus der Postarmen-Kasse eine Pension von 2 Thaler monatlich bezogen, welches jedoch nicht hinreicht, um sich und seine zwei Kinder zu ernähren.

Dieses wird durch die unterzeichnete Post-Behörde, deren Vorstand zugleich langjähriger Posthalter ist, amtlich bescheiniget.

Königlich Preußische Postverwaltung.

G. L. Ecker.

Dem Postillon Sander zu Altenbochum ward demnach die Unterstützung zu zwanzig Thaler zugebilligt, und ist dieser Betrag demselben am 30. August c. übermittelt.

Für nächstes Jahr können nun wieder funfzig Thaler für verunglückte Postillons ausgeboten werden, und gelten dabei die im ersten Jahrgange des deutschen Post-Almanachs enthaltenen Bestimmungen.

Oehme & Müller.

Königl. Preussischer Post-Beamter.

Uniform der Königl. Preußischen Postbeamten.

Die Uniform der Königl. Preuß. Postbeamten besteht in einem mit einer Reihe von 8 Knöpfen versehenen dunkelblauen Leibrocke nach Civilschnitt, mit stehendem Kragen und Aermelaufschlägen von orangegelbem Tuche, ohne Paspoilirung. Kragen, Aermelaufschläge und Patten sind mit einer Stickerei in Gold geziert, welche nach dem höhern oder niedern Grade des Beamten reicher oder minder reich vorgeschrieben ist. Die Epauletts sind ebenfalls von Gold, mit Fransen von einfacher Candille; auf der innern Fläche des Epauletts befindet sich in silbernem Felde der preuß. Adler mit der Krone.

Als Unterzeug wird eine Weste von weißem Casimir mit kleinen Uniform-Knöpfen und ein langes weißcasimirenes Beinkleid ohne Paspoilirung, und dazu Stiefel mit Sporen getragen.

Zu der Uniform gehört ein leichter Infanterie-Degen mit vergoldetem Gefäß, goldenem Porte-epée und ein dreieckiger Hut mit der National-Cocarde, goldener Tressen-Schleife und dem Uniforms-Knopfe. — Der Uniform-Ueberrock ist von dunkelblauem Tuche, mit Aermelaufschlägen von gleicher Farbe und stehendem orangegelben Kragen, und zwar, nach den verschiedenen Graden,

mit oder ohne Stickerei. Der Ueberrock ist mit zwei Reihen von 6 Knöpfen versehen, auf dem sich im gekrönten Wappenschilde ein Adler befindet, und darunter ist ein Posthorn angebracht.

Zu dem Uniform-Ueberrock ist blautuchenes Unterzeug vorgeschrieben und eine Mütze von demselben Tuche mit orangegelber Einfassung. —

Die Uniform wird getragen:

1. Von den Geh. Ober-Posträthen mit einer um den ganzen Kragen, um Aermel-Aufschläge und Patten herumlaufenden, 1/4 Zoll breiten gestickten Leiste, darunter ein Perlenstab von goldenen Flittern und auf der innern Fläche des Kragens ꝛc. sehr reich mit goldnen Blättern und Ranken gestickt; hierzu Epauletts wie oben vorgeschrieben und ein dreieckiger Hut mit Cordons. (Alle übrigen Beamten tragen keine Cordons.)
2. Von den Geh. Posträthen mit einer um Kragen (nur um 3 Seiten), Aufschläge und Patten als Randborte herumlaufenden goldenen Säge, und darunter eine Arabeske von goldenen Blättern und Flittern. Zu beiden Enden des Kragens und unterhalb der Stickerei befindet sich noch ein Stern mit 10 Zacken, ebenfalls in Gold gestickt mit Flittern. Epauletts wie oben.
3. Von den Ober-Postdirectoren wie ad 2 mit Epauletts, jedoch ohne die beiden Sterne im Kragen.
4. Von den Geh. Hofräthen und Geh. Rechnungsräthen wie ad 2 mit zwei Sternen an jeder Seite des Kragens, jedoch ohne Epauletts.

5. Von den Postdirectoren, Reisepostmeistern, Postmeistern, Rechnungsräthen, Hofräthen, Geh. expedirenden General-Post-Amts-Secretarien, Postinspectoren, Geh. Kanzlei-Directoren, Geh. Revisoren, Revisoren, Geh. Calculatoren, Calculatoren, Geh. Registratoren und Archivarien, General-Post-Kassen-Rendanten, Controleuren und Kassirern wie ad 2 mit einem Stern, ohne Epauletts.
6. Von den Hofpostsecretarien, Ober-Postsecretarien, Ober-Post-Commissarien, Post-Commissarien und General-Post-Kassen-Secretarien wie ad 2, jedoch ohne Stern und ohne Epauletts.
7. Von den Postsecretarien mit einer um den ganzen Kragen (4 Seiten), Aufschläge 2c. herumlaufenden gestickten Leiste, und darunter eine Candillenschnur und die Säge, ohne Epauletts.
8. Von den Kanzlei-Secretarien die gestickte Säge nur um 3 Seiten des Kragens und keine gestickte Patten.
9. Von den Post-Diätarien, Postschreibern und Posterpediteuren ohne Stickerei.

Der Uniform-Ueberrock,

die gewöhnliche Dienstbekleidung sämmtlicher Postbeamten, wird getragen:

Von den Beamten Nro. 1 bis 6 incl. mit der Randborte der Stickerei ad 2 nur um den Kragen herum;
von den übrigen Beamten ohne Stickerei.

Beschreibung der Bayerischen Postillons-Uniform.

Die k. Bayerischen Postillons tragen im Sommer, wie im Winter, ein Collet von hellblauem Tuche mit schwarzem stehenden Kragen und solchen Aermelaufschlägen, während die Schöße gleichfalls mit schwarzem Tuche ausgeschlagen sind. Letztere, sowie der Kragen, sind mit breiten falschen Silberborten eingefaßt. —

Das Collet, welches immer zugeknöpft sein soll, ist vorn mit zwei Reihen — von der Rückseite, und zwar an der Taille und an den Schößen, mit je zwei Knöpfen von weißem Metalle und erhabenem eingepreßten Posthorne versehen. Unter den beiden Knöpfen an der Taille befindet sich eine längliche vierspitzige Tresse.

Um den linken Oberarm wird eine Binde von schwarzem Tuche, mit breiten Silberborten eingefaßt, getragen, auf welcher ein ovalrunder, weißer metallener Schild mit aufgeschraubtem k. Wappen angebracht ist.

Beinkleider sollen in der Regel von weißem Leder sein, und werden in hohen Kanonenstiefeln mit weißem Anschnallspornen getragen.

Als Kopfbedeckung dient ein schwarzer, blank lakirter Filzhut, mit einer breiten Silbertresse umgeben. Auf dessen Vorderseite ist eine in Falten gelegte, ovalrunde, große Silbertresse angebracht, in deren Mitte sich eine blau und weiße Kokarde befindet.

Oehme & Müller.

Königl. Baierischer Postillon.

Oben am Hute ist ein Stiefel zum Einstecken des blau und weißen Federbusches, welcher, mit Ausnahme der Felleisen- und Estafettendienste, zum Extra-Postdienst und sonst jedem herrschaftlichen Dienst getragen wird.

Auf der linken Seite hängt in der Gegend des Schenkels ein Posthorn an einer blau und weißen Schnur, welche durch ein auf der rechten Achselseite mit einem Knopfe zum Oeffnen angebrachtes Achselband von Silberborten läuft, und deren Troddeln auf dem Rücken hängen.

Im Winter tragen die Postillons Mäntel von nicht sehr dunklem grauen Tuche, mit halblangen Kragen und einem liegenden Halskragen von hellblauem Tuche.

Postgebäude zu Dresden.

Der Residenzstadt Dresden ging es bis 1833, wie es dem freundlichen Leipzig bis 1838 ging. Sie hatte nur ein Posthaus, das für die vielen ankommenden und abgehenden Posten daselbst theils viel zu beengt, theils in einer Straße war, die, wenn auch etwas breiter, wie in Leipzig, doch immer nicht hinlänglich Raum

bot. Endlich wurde diesem Mangel abgeholfen. Der große Antonsplatz, der seinen Namen mit Recht von dem guten, milden Könige Anton erhielt, unter dessen Regierung sich Dresden schneller vergrößerte und verschönerte, als man es sich im Anfange dieses Jahrhunderts hätte können träumen lassen, erhielt zu seiner hauptsächlichsten Zierde dies schöne, große, von allen Seiten freie und zugängliche Postgebäude, das zugleich Raum genug hat, die Oberzolldirection aufzunehmen. Einen so imposanten Eindruck macht es allerdings nicht, wie das Leipziger, denn es steht diesem an Höhe und Länge nach, wie überhaupt aber auch die Post in Dresden nie den so großen Geschäftskreis hatte, als sich in Folge des ausgebreiteten Handels zu Leipzig entwickelte. Nichts desto weniger gehört es immer zu den schönsten öffentlichen Gebäuden, welche ein Schmuck von Dresden sind, und der reine, einfache Stil, worin es sich darstellt, verleiht ihm mehr Reiz, als manches der ältern, mit Ornamenten überladene, hat.

Preisschrift.

Vorbemerkung der Redaction.

Wir können die erste Preisschrift unseres Post-Almanachs mit keinen ehrendern Worten für Preußens Postverwaltung in Beziehung auf die Wünsche für eine Post-Einheit Deutschlands einleiten, als wenn wir die Schlußworte eines diesen Ge-

Postgebäude zu Dresden.

genstand behandelnden Aufsatzes in Nr. 121 der Berliner Haude- und Spenerschen Zeitung hier aufnehmen, welche unsere eigenen Ueberzeugungen aussprechen, nämlich:

„Das Königl. Preuß. Postwesen hat sich einen außerordentlichen welthistorischen Ruf gegründet, der Allen, die daran arbeiten, zur Ehre, besonders aber seinen Chefs, v. d. Schulenburg, v. Seegebarth, v. Nagler, zum unvergänglichen Ruhm gereicht, und der beste Beweis dafür ist, daß man seit langen Jahren immer eifrig und erfolgreich nach einem Ziel gestrebt hat. — Die Aufgabe, ein neues Postgesetz zu schaffen, ist riesig groß, besonders wenn man den Blick höher erhebt und die Aufgabe allgemeiner betrachtet. Das neue preußische Post-Gesetz soll ein Muster für ganz Deutschland werden. Ganz Deutschland sieht auf Preußen, und sagt es, daß es dieses thut. Ganz Deutschland strebt in allen seinen Adern nach kräftiger Einheit; wie eine einige Militairverfassung, einen einigen Zollverband, so will es auch eine einige Postverwaltung haben, und Preußen, das lies't man in allen Zeitungen des In- und Auslandes, soll dazu die Grundlage geben. Mögen Alle, welche an dem neuen Werke arbeiten, diese hohe Aufgabe mit Begeisterung erfassen, möge Glück und Segen, zum Heile des gesammten deutschen Vaterlandes, zum Ruhme der deutschen Fürsten, ihnen zur Seite stehen, damit das große neue Werk ruhmvoll gedeihe und vollendet werde."

Unter Anerkennung dieser Hoffnungen wollen wir nun näher beleuchten, wie sich die öffentliche Meinung für eine zeitgemäße deutsche Post-Reform, und als von Preußen ausgehend, erwartend ausgesprochen hat.

Die Postverwaltung erstreckt sich:

a. auf das Brief=Postwesen;
b. auf das ordinaire und extraordinaire Postfuhrwesen zur Beförderung von Personen und Gütern;
c. auf den Zeitungs=Debit durch die Postanstalten.

In der öffentlichen Meinung hat sich durch die Presse als National=Kundgebung in ganz Deutschland herausgestellt, daß:

a. das Brief=Postwesen allein als Staats=Post=Regale beibehalten;
b. das gesammte Fahr=Postwesen unter der Aufsicht des Staats der Privat=Industrie überwiesen;
c. das Porto für Briefe und für Zeitungen herabgesetzt werde;
d. daß diese zeitgemäßen Post=Reformen zugleich für alle deutschen Postgebiete eintreten möchten.

Diese Anträge umfassend zu erörtern, bringen wir die von der Preuß. Staats=Zeitung in den Nrn. 327 u. 328 unterm 26. und 29. Novbr. 1839 mitgetheilte: „Beleuchtung der Projecte über die Reform des Deutschen Postwesens" in Erinnerung, und wollen dieselbe als mit unseren eigenen Ansichten so ganz übereinstimmend, im diesjährigen Post=Almanach bleibend niederlegen.

— — Leipzig, 15. Nov. Seit einiger Zeit haben die öffentlichen Blätter allerlei Reformfragen in Bezug auf das Deutsche Postwesen verhandelt, dabei aber mit mehr oder weniger Sachunkunde gegen das sogenannte Post=Monopol, wie gegen einen

Hemmschuh des freien und wohlfeilen Verkehrs der Völker, geeifert und zum Theil auch solche Radikal-Reformen als wünschenswerth, nöthig und leicht ausführbar in Aussicht gestellt, welche im Grunde auf nichts Geringeres, als auf Aufhebung des Post-Regals, d. i. der mit gewissen Vorrechten und ausschließenden Befugnissen bekleideten Staats-Post-Anstalten selbst hinauslaufen. Einige deutsche politische und nicht politische Zeitungen haben von verschiedenen Orten aus sogar Berichte mitgetheilt, nach welchem unser Ober-Postamts-Director von Hüttner an alle Deutsche Post-Anstalten den Antrag zu gegenseitiger Aufhebung des Transit-Porto's gemacht haben soll, und auf seine Veranlassung im Königreiche Sachsen bereits die ersten Schritte zur Aufhebung des Post-Regals geschehen sein sollen, indem den Lohnkutschern die Beförderung der mit Extrapost ankommenden Reisenden uneingeschränkt freigegeben sei. Es ist nur zu beklagen, durch dergleichen Angriffe gegen das Deutsche Post-Regal die öffentliche Meinung über ein Institut der Deutschen Staaten irre geleitet zu sehen, dessen Aufrechterhaltung und weitere Vervollkommung vielleicht noch zu keiner Zeit für die wohlverstandenen geistigen und materiellen Verkehrs-Interessen der Deutschen Völkerschaften nöthiger und unentbehrlicher war, als gerade in der gegenwärtigen Zeit.

Daß die gesammten Deutschen Post-Anstalten in den letzten zwei Decennien viele wesentliche Verbesserungen erfahren haben, daß die Deutschen Post-Verwaltungs-Behörden zeither mit einer Art von Wetteifer bemüht waren, nicht nur im Innern ihrer Verwaltungs-Bezirke in den Organismus, Mechanismus und technischen Geschäfts-Betrieb des Postwesens — das schon Moser

eine der merkwürdigsten und wohlthätigsten Erfindungen des menschlichen Geistes nannte — immer mehr Ordnung, Regel, Präcision, Schnelligkeit und Sicherheit zu bringen, sowie die Transportmittel für die Reisenden so bequem und wohlfeil als möglich einzurichten, sondern auch auf dem Wege oft sehr schwieriger Unterhandlungen den mechanischen Zusammenhang ausgedehnter kombinirter, vervielfachter und vielverzweigter Post-Course nach und aus dem Auslande und bis in die entfernteren Staaten möglichst zu vervollkommnen, das Ineinandergreifen der Post-Course zu ordnen, das Post-Taxwesen und die so künstlichen gegenseitigen Abrechnungs-Methoden zu vereinfachen, die Vorausbezahlung des Porto's (das Frankiren) selbst nach den entfernteren Staaten zu erleichtern, und namentlich die Transit-Portosätze für die aus einem Lande durch ein anderes gehenden, nach einem dritten oder vierten Staate bestimmten Correspondenzen, Behufs ihrer Leitung auf dem kürzesten Wege, thunlichst zu ermäßigen — dies Alles ist jedem wohlunterrichteten Deutschen Kaufmann und Reisenden, besonders wenn er schon vor 20 — 30 Jahren mit den Posten verkehrt hat, so bekannt, daß man kaum daran zu erinnern braucht. Niemand, und gewiß am allerwenigsten die Männer, die an der Spitze der Deutschen Post-Verwaltungen stehen, werden leugnen, daß das Postwesen in Deutschland noch mancher Verbesserung fähig sei, und besonders hinsichtlich der so sehr noch mangelnden Einheit in gewissen Principien und Normen für das Gewicht der Briefe und Päckereien, in den Tarifen, in der Behandlung der Postsendungen aller Art, im Längenmaße der Post-Meilen u. s. w. noch Manches zu wünschen übrig lasse, worauf auch, wie wir vernehmen, die Bestrebungen und Absichten jener Männer, trotz

der dabei zu überwindenden, in der Natur der Sache selbst und in den geographischen Verhältnissen der Deutschen Staaten liegenden Schwierigkeiten, jetzt mehr als je gerichtet sind. Daß aber irgend einem Deutschen Post-Manne, wäre er auch der größte Kosmopolit und Philantrop, er lebe nun an der Donau oder an der Spree, am Main, an der Isar, an der Leine, am Hartwalde oder an der Pleiße, einfallen sollte, die Reform des Postwesens in der Entkleidung desselben von seinen wesentlichen, seine Existenz als Staats-Anstalt bedingenden Vorrechten, in einer unbeschränkt freien Concurrenz, oder in der Abschaffung des Transit-Porto's, im Abonniren auf Briefcouverte nach allen Himmelsgegenden, oder in Einführung eines Penny-Porto's zu suchen, müssen wir bezweifeln. Denn diese und ähnliche Ideen heben theils den Begriff der Post-Anstalt und die erste Bedingung ihrer Existenz auf, theils sind sie unter allen Umständen geradezu unausführbar, wie dies mit der Aufhebung alles Transit-Porto's der Fall sein würde, da für dieses Porto — das man bloß wie einen Transit-Zoll zu betrachten scheint — von den Postverwaltungen, welche es beziehen, wirkliche, oft mehr oder minder kostbare Dienste (Transporte) geleistet werden, und bekanntlich die Deutschen Staaten ziemlich ungleichen Umfanges sind. Nicht von Abschaffung, sondern nur von möglichster Ermäßigung des gegenseitigen Transit-Porto's kann also rationeller und billiger Weise die Rede sein, und in dieser Beziehung haben sich in der neuesten Zeit die Postadministrationen aller Deutschen Staaten mehr als je zum Besten des correspondirenden Publikums die Hände geboten. Wenn daher in mehrere Zeitungen von unserem Ober-Post-Amts-Directorium rühmend berichtet worden ist, daß es Anträge, wie die oben bezeich-

neten, an seine Regierung und an die Deutschen Post=Verwaltungen gestellt habe; so kann dagegen verbürgt werden, daß diese Nachrichten entweder auf einer absichtlichen Mystification, oder auf einem starken Mißverständnisse beruhen.

Die Vorrechte der Staats=Post=Anstalten sind allerdings in, wie außer den Deutschen Staaten verschiedener Ausprägung, und im Verlaufe der Zeiten manchen Modificationen unterworfen gewesen. In den meisten Staaten Deutschlands, und namentlich auch in Sachsen, sind einige dieser ursprünglichen Vorrechte theils und so weit sie gesetzlich noch bestehen, in der praktischen Handhabung so sehr mit den Maximen der Billigkeit und der Philanthropie in Einklang gebracht worden, daß der unbefangene Leser in der That mit Erstaunen seit der Englischen Post=Reform=Frage in vielen Blättern beständige Klagen über die angeblichen Nachtheile des Post=Monopols anstimmen und die Staats=Post=Anstalten auf einmal als einen auf den Staatsbürger lastenden, mit dem freien Verkehr und der freien Gewerbsthätigkeit ferner unverträglichen Druck verunglimpfen hört. Sehr irren würde man jedoch, wenn man darin die Sprache oder die Erfahrung des Handels= und höheren Gewerbstandes zu finden glaubte. Nein, nein! man frage nur verständige Männer dieses Standes in Leipzig, Chemnitz, Dresden, Berlin, Stettin, Magdeburg, Hamburg, Breslau, Frankfurt a. M. und a. d. O. 2c., ob sie die heutigen kostspieligen Post=Einrichtungen sammt den Post=Taxen wirklich als einen Druck oder als eine Fessel ihres Verkehrs betrachten, und ob sie an die Stelle des heutigen Staatspostwesens überall die Transport=Anstalten speculativer Unternehmer zu sehen wünschen. Der besser unterrichtete Theil des Publikums und namentlich der auf Reisen,

oder bei eigenen Versendungen durch Staaten, wo es kein eigentliches Staatspostwesen für die Beförderung von Personen und Päckereien giebt, über die dortigen Privat-Fuhr-Entreprisen auf den Haupt- und Nebenrouten durch eigene Anschauung und Erfahrung gründlicher belehrte Theil möchte schwerlich in jene Klagen einstimmen.

So viel ist gewiß und darf als Axiom angenommen werden, daß gewisse Beschränkungen des Gewerbes der Lohnkutscher (Lohne, Rößler, Hauderer), Fuhrleute, Schiffer, Fuß- und fahrenden Boten zu Gunsten des Postwesens immer die unerläßliche Bedingung seines Bestehens als Staats-Anstalt sein und bleiben werden, so lange diese leisten soll, was sie bisher leistete, und wenn sie nicht, statt einen billigen Ueberschuß zu gewähren, der indirect allen Staatsbürgern wieder zugute kommt, bedeutende Zuschüsse oder Opfer aus den Staats-Kassen kosten soll, welche indirect allen Staatsbürgern, mithin auch den Klassen, die nur wenig, oder wie der Landmann, der Handwerker und ärmere Bürger, fast gar keinen Gebrauch von der Post-Anstalt machen, als Abgabe unter irgend einem Titel zur Last fallen würden. Diese absolute Nothwendigkeit gewisser Vorrechte der Staats-Post-Anstalten (nenne man sie nun Privilegien, oder Monopol, oder Postzwang) beweist die Geschichte nicht nur jedes wohlgeordneten Postwesens in Deutschland, mit Einschluß Oesterreichs und Preußens, sondern auch des Postwesens in England, Frankreich, Italien und Nord-Amerika von seinem Ursprunge an bis auf diese Stunde. Auch in den letzteren Staaten, wo sich die Ausübung des Postregals hauptsächlich auf die Beförderung der Briefe und Zeitungen beschränkt und wo bekanntlich die Brief-Tarife und deren Fortschreitung nach dem Ge-

wichte oder den Inlagen höher gestellt sind, als fast in irgend einem uns bekannten Deutschen Lande, ist den Privatpersonen und Fuhr-Unternehmern das Sammeln und Bestellen von Briefen und Zeitungen streng und bei namhafter Strafe untersagt.

Doch für das Brief-Postwesen geben selbst die eifrigsten Antagonisten des Postregals das Billige oder Unvermeidliche des Privilegii oder des Postzwanges zu: vielleicht nicht sowohl aus klaren Gründen — denn warum sollte nach ihrer Logik die Concurrenz in der Brief-Beförderung nicht eben so wohlthätig und belebend auf den Gedanken-Verkehr, als auf den Reise- und Handels-Verkehr wirken? — als vielmehr weil nur eben zur Zeit noch dieses Post-Monopol in England, Frankreich und Amerika besteht. Nur für den Personen- und Päckerei-Transport sollen die Post-Verwaltungen auf alle und jede Vorrechte und besonders auf das ausschließende Recht des Pferde-Wechsels, zum angeblichen Wohl des Ganzen, um so bereitwilliger und unverzüglicher verzichten, weil das Postfuhrwesen dem Staate mehr kosten, als einbringen soll. Letzteres zugegeben, wie es wohl mehr als eine Post-Verwaltung, selbst die des Kaiserstaates Oesterreich, in Bezug auf viele Provinzen desselben gern zugeben wird, so ist der Sinn dieser mit dem Staate, wie mit den Interessen des Handels, der Gewerbe und der Reisenden es gleich wohl meinenden Philanthropie kein anderer, als der: die Deutschen Staats-Regierungen sollen, da ihre Post-Verwaltungen im Verlauf von zwei Jahrhunderten, trotz der ihnen zu Gebote stehenden Mittel, nicht gelernt haben, das Postfuhrwesen mit Nutzen für die Staatskasse und dem Publikum zu Danke zu betreiben, das kostspielige Fahrpostwesen ganz aufgeben und der unbeschränkten Concurrenz von

Privat=Unternehmern oder Actien=Vereinen überlassen, welche unter allen Umständen und kraft der Concurrenz dieses Wesen in allen Richtungen nicht nur lukrativer für sich, sondern auch besser, wohlfeiler, öfter, ungenirter und wenigstens eben so schnell, pünktlich und sicher besorgen würden, als das heutige Staats=Post=wesen und dessen eben so beklagte als geplagte Postmeister und Posthalter. Um einzusehen, welcher starke Glaube zu dieser neuen und paradoxen Lehre gehört, braucht man weder Finanz= und Post=mann, noch in die Ariana der Staats=Oekonomie eingeweiht zu sein, sondern nur einige gründliche Kenntniß von dem Transport=wesen mit Pferdekraft und Pferdewechsel, hinsichtlich der Betriebs=kosten und der mannichfaltigen sonstigen Erfordernisse zu haben, wenn es dem heutigen regelmäßigen Personen= und Güter=Post=wesen und der heutigen Extrapost=Anstalt entsprechen soll. Ver=geblich verweist man uns mit unseren Zweifeln nach Belgien, Frankreich, Italien, England und Nord=Amerika, also nach Staaten, die nie ein so ausgebildetes Staats=Postwe=sen wie Deutschland hatten, deren Transportwesen in den Händen und für Rechnung von Privat=Unternehmern (die nicht selten zu Grunde gehen und aufhören zu fahren) wir Deutschen gewöhn=lich nur von einigen der frequentesten Routen her, wie wir sie in Deutschland kaum wiederfinden, kennen lernen, und selbst da nicht immer, in Bezug auf Ordnung, Bequemlichkeit, Wohl=feilheit, Sicherheit und Gewährleistung, aus Erfahrung lobpreisen können. Es gehört in der That eine grasse Unkunde aller auf das Transportwesen Bezug habenden Verhältnisse und Bedürfnisse dazu, um wähnen zu können, daß die bisher mit Recht als eins der wohlthätigsten Staats=Institute gepriesenen Fahrpost=Anstal=

ten und die in allen den Richtungen und auf allen den Routen, die uns jede Postkarte von Deutschland anzeigt, so kunstreich zusammengesetzten, oft nur durch vereintes Zusammenwirken mehrerer Ober-Post-Behörden möglichen Post-Verbindungen dem Deutschen Vaterlande bei seiner heutigen Ausbildung, bei dem heutigen Stande seiner merkantilischen, gewerblichen und geistigen Interessen und Bedürfnisse, und besonders in Zeiten des Krieges oder hoher Fouragepreise, wie wir sie oft genug erlebt haben, durch einzuführende Belgische, oder Französische, oder Englische Privat-Fuhr-Unternehmungen nicht nur vollkommen ersetzt, sondern auch noch hinsichtlich aller Ansprüche der Zeit übertroffen werden würden. Für die Deutsche Handelswelt, für den höheren Gewerbsstand, für das große, am literarischen Verkehr theilnehmende und bei der möglichst schnellen Verbreitung der öffentlichen Blätter und neuesten Schriften interessirte Publikum bedarf es wohl keiner Beleuchtung dieses Wahns. Wer sich etwas näher über die uns jetzt von einigen Zeitungs-Correspondenten von verschiedenen Orten aus so dringend empfohlene freie Concurrenz im Transportwesen zu unterrichten Gelegenheit hatte, wird wissen, daß z. B. in Belgien und Frankreich das Päckerei-Porto der Messagerien, selbst auf Haupt-Routen, theils nicht billiger, theils noch höher zu stehen kommt, als auf den Königl. Preußischen, Königl. Bayerischen, Königl. Sächsischen und Fürstl. Thurn- und Taxischen-Posten, daß auf diesen Haupt-Routen (z. B. von Paris nach Straßburg, von Paris nach Forbach) einige größere, d. i. vermögendere, Fuhr-Unternehmer die kleineren verdrängt, und so sich selbst, ohne förmliches Privilegium, ein Monopol zugeeignet haben, das ihnen die Facultät gewährt, die Preise ihrer Transport-Anstalten willkürlich

zu bestimmen, daß auf den minder wichtigen Routen jener Staaten für das Reise-Fortkommen und die Packet- und Geld-Versendungen oft sehr schlecht und mangelhaft gesorgt ist, daß alle diese Fuhr-Entrepreneure, welche in Frankreich für ihr eigenes Gespann an die Postmeister (Maîtres de poste, Posthalter) ihrer Route eine Abgabe von 25 Centimes für jedes Pferd auf 2 Lieues bei jeder Fahrt zu entrichten haben, nur so lange fahren, als sie ihre Rechnung dabei finden, daß die Reclamationen in Verlust-, Beschädigungs- und Spolirungs-Fällen ungemein schwierig und oft ganz erfolglos sind, wie dies auch leicht begreiflich ist. In ganz Deutschland kostet die Unterhaltung der Extrapost-Anstalt (mit wenigen örtlichen Ausnahmen) dem Staate nichts, weil sie mit den Posthaltereien für die ordinairen Fahrposten und an vielen Orten zugleich mit der Briefpost-Anstalt verbunden ist. Allein in Frankreich ist auch dies anders. Denn, soviel uns bekannt, zahlt dort die Regierung, außer der mäßigen Besoldung an den Postmeister, noch für jedes zu haltende Extrapost-Pferd eine bestimmte Summe als Idemnität, und die dortigen Postillons erhalten bei Dienstunfähigkeit durch Alter oder Unglück eine jährliche Pension von 80 bis 200 Franken aus der Staats-Kasse. Aehnliche Uebelstände und Gebrechen, ähnliche Willküren, gleicher Mangel auf Nebenrouten an schnell oder mit Pferdewechsel befördernden Speditions-Gelegenheiten, ähnliche neue Kosten-Aufwände des Staats zur Unterhaltung der Extrapostpferde und der Briefpost-Anstalt, nach Aufhebung der ordinairen Personen- und Güterposten, würden sich ohne Zweifel bald genug und um so mehr auch in den Deutschen Ländern herausstellen, da solche seit der jüngsten Entwickelungs-Periode des Deutschen Postwesens mit

einem Netze von Post=Coursen auf allen Kreuz= und Querstraßen überzogen sind, wofür die freie Concurrenz der Privat=Fuhr=Unternehmer aus dem nämlichen Grunde keinen Ersatz bieten dürfte, aus welchem jetzt die Deutschen Post=Verwaltungen bei vielen nicht rentirenden, aber doch von ihnen zum Besten der betreffenden kleineren Handels= und Fabrikstädte und Dörfer für nöthig erachteten Post=Coursen die Ueberschüsse bei den größeren Post=Coursen zusetzen. Wie wenig Haupt=Course zählt z. B. das Königreich Sachsen, und welche Menge kleinerer Seiten=Course und Anschluß=Posten giebt es daselbst bereits, die, wie jeder Sachse weiß, in jeder Woche zwei=, drei= und viermal regelmäßig abgehen, jedoch sehr oft nicht die volle Ladung für ein Pferd, geschweige denn für 2 oder 3 Pferde haben, dessenungeachtet aber für die daran Theil nehmenden Orte unentbehrlich sind und darum aus wahrer Fürsorge des Staats fortbestehen, ja sogar noch vermehrt werden. Genug, so viel ist gewiß und von Jedem, der ein wenig zu berechnen weiß, was Pferdefleisch und Pferdekräfte, Wagen und Wagen=Reparaturen, Geschirre, Remisen, Vorspann=Pferde und Schlitten bei schlechtem Wege und im Winter, so wie die zum Betriebe eines schnellen, Tag und Nacht gehenden Fuhrwerkes erforderlichen Menschenkräfte kosten (wozu für die Privat=Entrepriſen noch das Wege= und Brückengeld kommen würde), leicht zu begreifen, daß ein Postwesen, worauf zur Erleichterung des Verkehrs aller Orte eines Landes viel Pferde und Wagen gehalten werden müssen, niemals eine eigentliche Finanzquelle sein könne, nicht einmal in dem reichen England, geschweige in Deutschland. Vergeblich fragen wir daher nach den Gründen, aus welchen im 19ten Jahrhundert 2 oder 3 Fuhr=Entrepreneurs mit

Pferdewechsel Reisende und Päckereien aller Art schneller, oder wohlfeiler oder sicherer sollen fortschaffen können, als die Staats=Post=Anstalt. Vor Einführung des vormaligen Reichs=Postwesens und der Territorial=Posten im 16ten und 17ten Jahrhundert bestand die größtmöglichste Gewerbefreiheit im Transportwesen. Allein die damaligen Transport=Unternehmungen waren so mangelhaft und genügten den Bedürfnissen der Staaten, des Handels und der Industrie so wenig, daß überall die Anlegung von Posten als eine der größten Wohlthaten und als ein Hebel des Verkehrs im Binnenlande und nach dem Auslande eben so dringend gewünscht, als dankbar begrüßt wurde. Wenn nun gleichwohl damals (z. B. gegen das Ende des 17ten Jahrhunderts, wo in Sachsen der Scheffel Hafer 8 Groschen galt) das Passagiergeld auf den ordinairen Postwagen (offenen Kaleschen), die auf jeder Station gewechselt und umgeladen wurden, so wie hier und dort selbst das Päckerei=Porto höher gestellt war, als im Jahre 1839, wo in Sachsen, wie in vielen andern Ländern, der Scheffel Hafer 1 Rthlr. 16 Gr. bis 2 Rthlr. 4 Gr. kostete, und man nächstdem den bedeutenden Unterschied in den übrigen Betriebskosten der Post=Anstalten zwischen Damals und Jetzt erwägt, so gehört, auch von dieser Seite die Sache betrachtet, eine große Befangenheit oder Verblendung dazu, um ohne Weiteres als etwas Ausgemachtes vorauszusetzen und der Welt zu versichern, das das Deutsche Post=wesen mitten in seiner blühendsten Entwickelungsperiode ein Institut sei, das sich überlebt habe, dessen Vorrechte mit dem heutigen Cultur=Zustande und Völker=Verkehr unverträglich seien, und daß die Welt ganz gewiß besser fahre, wenn die Staats=Regierungen die Sorge des Fahrens selbst der philanthropischen Concurrenz und

Speculationen von Privatleuten und Actien=Vereinen überließen. Wäre ein solches Experiment seiner Natur nach weniger ernst und bedenklich gerade für diejenigen wichtigen Interessen, für die es in der letzteren Zeit fast mit leidenschaftlichem Eifer empfohlen wird, so könnte der wahre Menschenfreund, der bisher in der Regel, wenn er auch noch so viel am Postwesen zu tadeln fand, auch ein Freund dieses Wesens war, fast versucht werden, zu wünschen, daß es der Regierung irgend eines größeren, gewerbreichen Deutschen Staates gefallen möchte, wenigstens versuchsweise die Staats=Post=Anstalt auf einige Jahre bloß auf den Transport der Briefe, Zeitungen und Journale und auf die Beförderung der Extraposten, mit den dann erforderlichen Zuschüssen aus dem Staatsschatze, zu beschränken, alles übrige Fahrpostwesen aber der freien Concurrenz mit Pferdewechsel, gegen eine Abgabe, wie in Frankreich, das doch wohl auch hierin zum Typus für Deutschland dienen müßte, preiszugeben.

Allein auch das der Staats=Verwaltung nach der neuesten Theorie unter allen Umständen verbleibende Briefpostwesen bedarf nach den Anforderungen dieser Theorie einer Radikal=Reform, welche jedoch ihren Typus weder in dem hohen Französischen Brief=Tarif, noch in der eben so difficilen als enorm hohen Brief=Taxe Großbritanniens, noch auch in dem ebenfalls nichts weniger als billig zu nennenden Nord=Amerikanischen Briefporto=Tarif, sondern in dem neuerdings im Englischen Parlamente in Frage gekommenen 1 und 2 Penny=Briefporto finden soll.

Was nun zuvörderst England betrifft, dessen beträchtliche Post=Revenüen besonders auch darin mit begründet sind, daß die

großen Summen für die Beförderung der überseeischen Correspondenzen nach ganz Amerika, Ostindien, den Inseln, Frankreich, Italien, der Türkei und Deutschland, so viel uns bekannt, nicht von der Post-Administration, sondern von der Marine getragen werden, so wünschen wir diesem Lande vom Herzen recht bald eine billigere und rationellere Brieftaxe, als seine bis jetzt noch geltende. Ob aber dieser eben so geld- als schuldenreiche Staat Ursache habe und sich, nach seiner gewohnten Besonnenheit in Maßregeln wesentlicher Aenderungen in legislativen und administrativen Angelegenheiten, endlich wirklich entschließen werde, eine sichere, bedeutende Revenüe aufzugeben und in das entgegengesetzte Extrem seiner bisherigen hohen Brieftaxe zu fallen, lassen wir dahin gestellt sein. Uns ist nur so viel gewiß, daß die bei diesem Extrem vorausgesetzte Ausgleichung des Einkommens durch Vermehrung der Brief-Massen ein utopischer Traum sei, und daß jedes Deutsche, wenn auch noch so glückliche Land wohl thue, wenn es seine eigenen Maßstäbe nicht von England entlehne. Denn England ist ein Land, wie kein anderes Land der Welt. Uebrigens ist die dort noch obschwebende Briefpost-Reform keineswegs eine neue Idee, indem schon vorlängst ein ehemaliger emeritirter Reichs-Post-Director, Hofrath Freiherr von Imhof, die Ansicht aussprach, daß die Briefportosätze überall so niedrig bestimmt werden sollten, daß dadurch nur die Transport- und Verwaltungskosten mit einem kleinen Profitsatze für unvorherzusehende Fälle gedeckt würden, worin er ganz Recht hätte, sobald alle Staaten darüber einverstanden wären: die Post soll Träger des Gedanken-Verkehrs sein, aber nichts einbringen, oder: die Gedanken sollen ganz zollfrei auch in allen Brief-Felleisen sein.

Daß wir eine Reform des Briefpostwesens in Deutschland, besonders in Hinsicht auf ein billiges und möglichst gleichmäßiges Briefporto und einen allgemeinen Begriff des einfachen Briefes, für eben so wünschenswerth als praktisch ausführbar halten, ist schon oben angedeutet worden. Unendlich viel wäre schon für die billigen Wünsche gewonnen, wenn die Post-Verwaltungen sich hierüber vereinigten und die einer solchen wohlthätigen Reform zu bringenden Opfer nicht scheuten. Allein der Idee einer derartigen Herabsetzung der Briefporto-Tarife, daß daraus das, was man indirecte Besteuerung der Correspondenz nennt und wodurch hauptsächlich, in Folge der vervielfältigten Post-Verbindungen, sowie der Schreibfertigkeit und Schreiblust unserer Zeit, die Post-Revenüen aller Staaten bedeutend gestiegen sind, verschwinde, vermögen wir aus dem einfachen Grunde das Wort nicht zu reden, weil uns unter allen indirecten Steuern keine billiger, verhältnißmäßiger, weniger unleidlich und drückend erscheinen will, als gerade die, welche in den Portosätzen auf längere Distanzen und auf briefreichen Post-Routen mit begriffen ist. Wer viel Briefe schreibt — es seien nun Briefe des Handels und der Industrie, oder der Speculation und des Luxus, oder der Liebe und der Freundschaft — der bezahlt viel Porto, und in diesem zugleich eine mäßige indirecte Abgabe, welche, so weit sie nicht zum Besten des Post-Instituts, besonders auch in solchen Provinzen, wo keine großen und briefreichen Städte liegen, verwendet wird, in den nämlichen Staatsschatz fällt, in welchen alle andern indirecten Steuern (z. B. für Salz, Fleisch, Bier, Branntwein, Wein, Zucker, Thee, Kaffee, Austern, China-Rinde und seidene Stoffe) fließen, und aus welchem die mit der fortschreitenden Cultur der

Staaten nothwendig auch steigenden Ausgaben der Staats-Verwaltung bestritten werden. Der wesentliche Unterschied aber zwischen den letztgedachten Steuern und der so sehr verschrieenen indirecten Briefporto-Steuer ist der, daß der Staat für letztere den Contribuenten einen wichtigen, oft sehr nützlichen oder doch sehr angenehmen Dienst leistet; für jene Verbrauchs-Steuern aber, die größerentheils die ärmeren Volksklassen so gut treffen, als die bemittelten und reichen, wenigstens kein unmittelbarer und mit Kosten verbundener Dienst geleistet wird. Wir können daher nicht glauben, daß der verständige und billig denkende Geschäftsmann, Banquier, Kaufmann, Fabrikant, Buchhändler und Schriftsteller es im Ernste unbillig oder drückend finden könnte, daß der Staat, der mit allen ihm zu Gebote stehenden Mitteln dafür sorgt, daß seine, für ihn so wichtigen Briefe auf 200, wie auf 2 und auf 20 Meilen, gleich richtig und pünktlich bestellt werden, dafür, außer seinen Speditions- und den beziehendlichen Transit-Spesen oder baaren Auslagen, gleich jedem andern Spediteur noch eine gewisse, mäßige, fest normirte Provision erhebe, welche hauptsächlich die sogenannten Post-Ueberschüsse bildet, die lediglich dem Staats-Haushalte im Ganzen zu gute kommen und wozu bekanntlich nicht bloß die Inländer, sondern auch größtentheils die nahen und fernen Ausländer mit beitragen. Zu dieser Einsicht tritt noch die besondere Erwägung für die Regierungen, daß die Post-Ueberschüsse in jedem Staate eine der sichersten, auch in den Zeiten des Krieges oder anderer allgemeinen Calamitäten am wenigsten ausbleibenden Revenüen sind, und daß, wenn auf solche ganz oder größtentheils verzichtet werden sollte, der dadurch entstehende Ausfall an Staats-Einkünften nothwendig auf andere Weise ge-

deckt, folglich durch eine, alle Staats-Angehörige allein und das mit diesen im Briefwechsel stehende Ausland nicht mit treffende Abgabe ersetzt und ausgeglichen werden müßte. Wir wissen recht wohl, daß sich die dem Staate nöthigen Abgaben auf unendlich verschiedene Weise bestimmen, vertheilen und einbringen lassen; allein die Aufgabe jeder weisen Regierung wird immer die sein, die Abgaben auf eine möglichst gerechte, billige, dem Besitz, Erwerb und Luxus entsprechende und am wenigsten einen Theil des Publikums auf Kosten des anderen belästigende Weise zu erheben. Je glücklicher die Regenten der Deutschen Völkerschaften und deren Berather dieses schwierige Problem zu lösen wissen, desto leichter und williger wird von allen Unterthanen erkannt werden, daß die so erhobenen directen und indirecten Abgaben den Dünsten gleichen, welche die Sonne von der Erde aufzieht und die als fruchtbarer Regen wieder auf sie herabfallen.

Eine Vereinigung der Posten in Deutschland würde nach unserm Dafürhalten schon in dem Sinne segensreiche Ergebnisse liefern, wenn dieselbe sich auch nur bei den verschiedenen Deutschen Post-Administrationen auf Herbeiführung gleicher Grundsätze in dem Verwaltungs-Verfahren erstreckte, indem dieselbe namentlich gleiche Normen für das Brief- und Päckereigewicht, für Personen-, Brief- und Gütertaxen, im Längenmaße der Postmeilen ꝛc. und gleiche Prinzipien für den Postdienst überhaupt feststellen dürfte.

Nach solcher Einheit haben wir unsere Deutschen Post-Verwaltungs-Behörden seit vielen Jahren streben gesehen; wir

dürfen vertrauen, daß man sich dem heilbringenden Ziele mehr und mehr nähern wird, und können hoffen, daß dasselbe vielleicht in kürzester Zeit, zum Segen von Staat und Volk, völlig erreicht werde.

Versuch einer Beantwortung der Frage:

Wie ist die Vereinigung sämmtlicher Posten in Deutschland, oder auch nur des größten Theils derselben, unter eine Centralverwaltung ausführbar? —

„Vis unita fortior!“

In einer Zeit des Fortschreitens und der Entwickelung, wie die jetzige, wo geschieht, woran man vor Jahren noch nicht einmal dachte, oder was man wenigstens nicht für ausführbar hielt; wo sich ein mächtiges Streben nach Verbesserung und Vervollkommnung bestehender, oder Einrichtung neuer, zweckmäßiger und nützlicher Institute für Völker und Staaten kund giebt, und kaum ein glücklicher Gedanke auftaucht, ohne daß er nicht lebhaft ergriffen, verfolgt und realisirt würde; wo es nicht erst großer, umwälzender politischer Ereignisse bedarf, oder die reine Nothwendigkeit das Machtgebot zu sprechen hat, daß etwas Zweckmäßiges und Nützliches ausgeführt werde, sind damit auch die bedeutendsten Schwierigkeiten verknüpft, ist es nicht ausgeblieben, daß manches Auge sich auch dem Postinstitute, das mit den materiellen und allgemeinen Interessen in so vielfältiger und naher Berührung steht, zu-

wandte, erinnernd und mahnend, daß, so viel auch in den letzten Jahrzehnden zu seiner Verbesserung und zu allgemeinem Nutz und Frommen geschehen sei, auch hier noch zeitgemäße Schritte für's allgemeine Beste zu thun seien, deren Ausführung man sich aus jenen Gründen verspricht. Und so ist es auch. Jeder, der dem Gange der Entwickelung nur einigermaßen gefolgt ist, muß es anerkennen, wie bedeutende Fortschritte die Post in ganz Deutschland gemacht hat, wie viel für Regelmäßigkeit, Schnelligkeit und Sicherheit des brieflichen Verkehrs, des Personentransports und der Geld- und Güter-Beförderung geschehen ist. Die Zahl der Course ist eben so bedeutend gewachsen, wie die Fahrten auf allen Routen, in ihrer großen Ausdehnung, vervielfältigt sind, und beim Personentransport gebricht es nicht an Bequemlichkeit; die Wagen haben sowohl innerlich als äußerlich meistens eine gute Ausstattung.

Allein es ist in der That noch viel für einen leichteren und besseren Geschäftsgang zu thun übrig geblieben, wenn auch nicht in jedem der vielen Staaten, in die Deutschland nun einmal zerstückelt ist, für sich, sondern doch in allen zu einander — in der Gesammtheit — für ein besseres Ineinandergreifen und Zusammenwirken für's Gesammtinteresse des Vaterlandes, zu dessen Förderung es an einer gehörigen Gemeinschaft fehlt, um überall, was man weiter namentlich und recht dringend wünscht, eine weniger hohe Portotaxe zu haben.

Wo in einer Sache Viele gebieten wollen und zu gebieten haben, nach verschiedenartigen Ansichten und Prinzipien, wo man zum Theil mit Eigenheit fest daran hängt, weil Jeder die seinigen für die richtigen und besten hält, kann unmöglich durchgängig Ge-

deihen sein. Da ist kein vollkommenes, gehöriges Ineinandergreifen, keine Harmonie, und geschehen nicht hie und da Fehlgriffe, so leidet doch das allgemeine Beste offenbar darunter. Unter dieser einen Sache, die Jeden angeht, und daher eine ganz allgemeine ist, ist hier das Postwesen zunächst Deutschlands zu verstehen.

Von dem Bedürfnisse darauf geführt, hat man sich über manche Gleichmäßigkeiten ꝛc. desselben in der Länge der Zeit zwar, aber nicht ohne große Mühwaltung, verständigt; wie viele hat man aber noch nicht erlangen können!? —

Man zählt jetzt in Deutschland zwölf Bundesstaaten, welche alle ihre eigenen, von einander sehr abweichenden Post-Regieen — die sich nur über einige benachbarte kleine Staaten mit erstrecken — haben, und zu denen noch der Fürstlich Thurn und Taxissche Postbezirk kömmt, welcher siebzehn kleinere und größere Bundesstaaten umfaßt, in einer Regie, die auch nicht ohne einzelne, von den verschiedenen Staaten, die sie dem Fürstlichen Hause Taxis als ein Erblehn überließen, bedungene abweichende Modificationen ist; sodann wird in Hamburg, Bremen und Lübeck eine eigene Regie von den dort bestehenden Stadtpostämtern, außer der von mehreren verschiedenen Staaten, selbst fremden darunter, ausgeübt, so daß es also eigentlich zweiunddreißig verschiedene Postverwaltungsbezirke giebt, und, will man nicht jeden der, der Taxisschen Post-Regie unterworfenen, Staaten für einen abgesonderten Bezirk ansehen, die Zahl sich doch auf sechszehn Hauptpostbezirke beläuft. Dies ist eine zu hohe Zahl für eine Anstalt, die so tief in das Getriebe des allgemeinen Verkehrs eingreift; die Vereinzelung ist zu groß, um heilsam sein zu können. Hier

gelten die, dort jene Grundsätze für die Manipulation, Expedition und Spedition, das Cours- und Fahrwesen, die Garantie, die Taxirung und Berechnungsweise ꝛc.; hier wird ein Brief von 3/4 Loth als ein einfacher angesehen, gleichviel, ob er noch eine versiegelte Einlage enthält, oder nicht, dort, nicht ohne diese Rücksicht, von 1 Lothe, oder — damit es doch von allen Klassen giebt — von nur 1/2 Lothe; hier steigt das Porto nach dieser, dort nach jener Progression auf Entfernung und Gewicht.

Ein großer Uebelstand ist auch z. B. noch der, daß es bis jetzt nicht einmal zu einer Einigung mit Oesterreich gekommen ist, daß Briefe dahin und daher bis an Ort und Stelle frankirt werden, oder unfrankirt ein- und auspassiren können, da sie dem Frankirungszwange bis zur Grenze unterliegen.

Kurz, die Verschiedenheiten gehen fast in's Unendliche. Wie erschwerend und störend solche für den Geschäftsgang des so sehr verzweigten Postwesens in Deutschland sind, fühlt der Postmann am meisten, und wie nachtheilig die Isolirung sowohl für den Dienst, als das allgemeine Beste des Publikums ist, muß jedem Laien einleuchten.

Es ist nicht ausgeblieben, daß hie und da ein Staat mit seinen Leistungen in der Verwaltung der Posten dem anderen mehr oder minder voraus ist, was ein prüfender Blick Jedem sagt, und eben in der so verschiedenartigen Auffassung und Behandlung einer und derselben Sache, und in der Absonderung namentlich kleinerer Staaten liegt.

Durch weitläufige Unterhandlungen und Verständigungen ist Hinsichts des Gesammt-Verkehrs und Anschlusses bis jetzt nur das

Dringendste und Nöthigste erreicht *), da jeder Theil in seiner Isolirung sein eigenes Interesse bei der Sache zu sehr im Auge hält und verfolgt, den Grad der Gunst seiner Lage möglichst benutzend, um seinen privativen Vortheil zu befördern. Es muß aber, des Gesammtinteresses wegen, durchaus mehr geschehen, Nebenrückstichten müssen mehr und mehr und ganz schwinden.

Durch die so complicirte Handhabung des Dienstes leiden bei der großen Zersplitterung des Postwesens nicht allein Schnelligkeit und Sicherheit der Posttransporte, sondern auch die Wohlfeilheit; — die Schnelligkeit, weil einmal in der Wahl der besten, zweckmäßigsten und kürzesten Course, die durch nur zwei Staaten führen, entweder zu viel Schranken gesetzt, oder doch zu viel Nebenrückstichten zu nehmen, oder mit einer Feststellung und resp. Aenderung zu viel Umstände verbunden sind; — dann auch weil die Expedition der Posten auf den Stationen we-

*) Selbst das ist kaum der Fall, denn Hinsichts der Portosätze für Correspondenz ꝛc nach gewissen Postgebieten hat bis jetzt noch nicht einmal eine authentische Feststellung erreicht werden können, da die bekannten Sätze nur auf unvollständigen Mittheilungen Seitens der zu den gedachten Gebieten gehörigen Postanstalten beruhen, und man, wie die Erfahrung lehrt (und wie sie Schreiber dieses zum öftern gemacht hat) immer noch hie und da auf Abweichungen stößt, die wahrgenommen werden, wenn unfrankirte, mit dem fremden Porto belegte Briefe bei den diesseitigen Postanstalten eingehen, was vielleicht manchmal, aber nicht immer, in veränderter Spedition seinen Grund hat. Daß aber deswegen einmal ein Brief mehr oder weniger, wie ein andermal, bei gleichem Gewichte Porto kostet, ist nicht gut zu heißen, und trägt nur dazu bei, dem Publikum nicht die beste Meinung beizubringen.

gen der Spedition, resp. Umspedition und Auswechselung der Correspondenz ꝛc. von einem Poststaat in den anderen zu viel Zeit erfordert, oder auch wohl die Controle über die gleichmäßig rasche Beförderung zu sehr getheilt und hie und da weniger streng geführt wird; — die Sicherheit, weil eben die vielfältigen Umspedirungen weit gehender Correspondenz ꝛc. und überhaupt die Mannichfaltigkeit der Manipulation die Wechselfälle des Irrthums, der Versehen und Unachtsamkeit häufiger machen, und zudem die Verfolgung jeder Beschwerde und Reclamation, die sich darauf bezieht, dadurch um so weitläuftiger und schwieriger ist, daß event. mehre Poststaaten dabei betheiligt sind, so daß es, wie die Erfahrung gelehrt hat, vorkömmt, daß ein Ausweis in einzelnen Fällen gar nicht zu liefern oder zu erlangen ist; — endlich die Wohlfeilheit, — auf die so viel ankömmt, um in den Posten in der That die Hebel der Industrie und Intelligenz zu erblicken — da bei der für sich bestehenden großen Zahl der Postadministrationsbezirke und bei dem durch so verschiedenartige, verwickelte Anordnungen eines jeden derselben erschwerten und vermehrten Dienstbetriebe, welcher eine Menge Beamten erfordert, auch die Verwaltungskosten hoch zu stehen kommen; insbesondere aber wird das Porto dadurch vertheuert, daß der Berechnung für jede einzelne Regie die nach der Meilenzahl in gerader Richtung, mit Abstufungen auf die größeren Entfernungen, festgesetzten Progressionssätze zu Grunde liegen, und also, da jede Regie ihren Satz nur bis zur Grenze anwendet (ein Binnenporto erhebt), der Correspondenz ꝛc., welche von einer Regie nach der andern geht, oder die sogar mehrere berührt, die Moderation des Porto's, welche in einem und demselben Landes-Administrations-Bezirke auf

die weiteren Distanzen eintritt, nur in sehr geschmälertem Maße zu gute kömmt. Ueber Theuerung des Porto hört man denn auch schon lange anhaltend klagen.

Nachdem man in England mit dem großartigen Beispiel einer gänzlichen Reform des Postwesens, resp. einer so bedeutenden Verringerung des Porto's und Annahme eines bestimmten Satzes — ein Penny oder zehn Pfennig Preuß. für jeden Brief von $^1/_2$ Unze, also 1 Lothe — nach jedem beliebigem Orte des Landes voranging, haben sich auch viele Stimmen in Deutschland für eine gleiche, oder doch den Prinzipien sich nähernde Einrichtung (einer Pennypost) laut werden lassen *).

---

*) Oesterreich ist diesem Beispiele auch durch Festsetzung seines Porto's für einfache (nur $^1/_2$ Loth schwere) Briefe auf 6 Xr. (2 Sgr.) für nähere, und 12 Xr. (4 Sgr.) für alle weiteren Distanzen durch's ganze Kaiserreich, vom 1sten August 1842 ab, mit der entschiedenen Absicht, in der Folge, wenn sich das Ergebniß dieser Anordnung mehr consolidirt haben wird, den erstern Satz allein gelten zu lassen, bereits gefolgt, wobei es jedoch, indem es zugleich die früheren niedrigeren Sätze von 2 und 4 Xr. auf die Distanzen von resp. 6 und 12 Meilen fallen ließ (und wahrscheinlich also jenen ersten Satz von 6 Xrn., wie früher, bis zu der Entfernung von 18 Meilen gelten lassen will, wodurch offenbar die größere Brief-Communication bis 6 und 12 Meilen im Umkreise eines jeden Orts, jedenfalls die wichtigere, nur mehr belastet ist), das Gewicht eines einfachen Briefes, was sehr wesentlich ist, geringer wie früher, von 1 Loth auf $^1/_2$ Loth (wie oben schon angedeutet) angenommen hat, und noch an einer, wenn auch ebenfalls ermäßigten, doch noch ziemlich hohen Steigerung des Porto's nach dem Gewichte hält.

Sicherem Vernehmen nach ist auch in Preußen höchsten Orts bereits seit längerer Zeit ein neuer mäßiger Portotarif ꝛc. in der Berathung.

Derselben verhältnißmäßig gleich kann aber bei uns die Einrichtung nicht werden, soll der Staat das und wo möglich noch mehr leisten, was er bisher leistete. England unterscheidet sich in vielfacher Hinsicht von den deutschen Staaten (und auch anderen); was für England paßt und zweckmäßig ist, paßt weniger oder gar nicht für die meisten derselben; seine Bedürfnisse und Hülfsquellen sind anderer Art, als bei uns in Deutschland. Jedes Land hat seine besonderen Verhältnisse und Eigenthümlichkeiten, nach denen sich alle seine Einrichtungen gestalten müssen. Kann England, in den späteren Jahren auf Ausgleichung des Ausfalls in der Posteinnahme durch zu erwartende bedeutende Vermehrung der Briefzahl rechnend, in den ersten Jahren den so sehr beträchtlichen Ausfall *) ertragen, so hat es sich Glück zu wünschen, — wir haben dabei eben nicht Ursache, es in seinen Zuständen zu beneiden — denn bei uns ist ein dergleichen Ausfall von Millionen wohl in Anschlag zu bringen und — zu verhüten.

Die Post soll zwar ausschließlich nur eine Anstalt zur Ver-

---

*) Der Ausfall betrug, laut Parlamentsbericht über die Staatseinkünfte in England, in dem am 5ten April 1840 beendigten Finanz-Jahre 1840 bei den Posteinkünften allein in diesem 833,000 Pfd. Sterl. (beinahe 6 Millionen Thaler Preuß.), was viel sagen will, hat er in den späteren Jahren auch immer weniger betragen.

England scheint übrigens auch zu fühlen, daß es, selbst für seine eigenthümlichen Verhältnisse, zu weit gegangen ist, denn so ist in dem Londoner Globe vom 25sten April 1842 zu lesen: daß man die Absicht hege, die Gehaltsbezüge der Postbeamten zu verbessern, und dann auf eine Erhöhung des Briefporto's anzutragen. Also an Erhöhung sieht man sich schon wieder genöthigt zu denken! Sorge man daher, daß bei uns nicht ein ähnlicher Fall eintrete! —

mittelung des Verkehrs sein, und man will sie weniger oder gar nicht als Finanzquelle des Staates betrachtet wissen. Dennoch ist dieser Punkt wohl im Auge zu halten, soll nicht eine etwaige directe Steuer an deren Statt auferlegt, und insofern, als die Unterthanen daraus keinen unmittelbaren und in die Augen fallenden Vortheil ziehen, fühlbarer und unangenehmer werden; denn der Hülfsquellen bedarf jeder Staat einmal zu seinem Bestehen. Für Leistungen, welche man in Anspruch nimmt, zahlt ohnehin Jeder weit lieber etwas, besonders wenn er sie, wie es bei der Post doch wahrlich geschieht, zur vollkommenen Zufriedenheit ausgeführt erhält. Ist auch immer schon eine weniger bedeutende Ermäßigung des für die jetzigen Zeitverhältnisse allerdings hohen Porto's bei uns statthaft, so ist das System, daß die Post ein Ueberschuß-Quantum für den Staat abwerfen muß, so viel auch dagegen geredet werden mag, doch ein ganz zweckmäßiges und nicht verwerfliches, und wenn man dies festhält, ist an geeignete Mittel zu denken, um dem Wunsche des Publikums nach einer wesentlichen Verringerung des Porto's in entsprechender Weise zu genügen, damit keine, oder doch nur eine geringe Einbuße entstehe.

Worin aber diese Mittel zunächst liegen, dürfte jene Darstellung des Zustandes des deutschen Postwesens schon besagen, die ich deshalb vorausschickte: — die gleichförmige Organisation der ganzen Anstalt, größtmögliche Vereinfachung des Geschäftsbetriebes, mit Festsetzung und Annahme bestimmter, überall gleichmäßiger Normen für denselben und namentlich das Taxwesen, Alles so dringend rathsam, werden sie gewähren, und dazu ist am meisten

eine Vereinigung sämmtlicher Posten in Deutschland, oder auch nur des größten

Theils derselben unter eine Centralverwaltung beizutragen geeignet, und daher aus doppelten Gründen höchst wünschenswerth.

Eine solche Centralstelle ist deshalb zu bilden, und um sie für die Dauer recht vollkommen und vielvermögend zu machen, muß sie das ganze Einnahme- und Ausgabegeschäft mit zu leiten, resp. zu controliren haben, nachdem selbstredend solches nach irgend einem zu wählenden passenden und zweckmäßigen Principe geregelt, resp. der Einnahme eine und dieselbe Taxe für Brief-, Fracht- und Personen-Beförderung ꝛc. für jeden zum Post-Verein tretenden Staat zum Grunde gelegt ist, die, wie es so dringend gewünscht wird, so billig wie möglich ausfalle!

Es muß durchaus eine größere Gleichförmigkeit allenthalben und eine ausgedehnte Gemeinschaftlichkeit des Postwesens in Deutschland erzielt werden; man muß sich mehr einigen, einen größeren Verwaltungskreis bilden, einem Willen unterwerfen. Ein Wille muß auch der des Anderen sein. Vis unita fortior! — Je weiter die Ausdehnung des, einer Verwaltung unterworfenen Gebiets ist, desto leichter, erfolgreicher und gedeihlicher wird das Wirken sein; ihr stehen dann mehr die Mittel zu Gebot, im Gesammtüberblick aller Verhältnisse, Alles, was sich aus dem Gesichtspunkte der Gemeinnützigkeit des Postwesens für das allgemeine Interesse des Verkehrs als ein Bedürfniß zeigt, gründlich zu ermitteln und auszuführen, den wachsenden Forderungen desselben stets zu genügen und auf dem kürzesten Wege alle Hindernisse zu beseitigen, die dem Gedeihen des Institutes entgegentreten. Zu einer solchen administrativen Einheit im Postwesen muß es kommen, und dann hat man ein schönes Ziel erreicht.

Einheit muß überhaupt mehr heimisch auf deutschem Boden werden, nachdem sie längst festen Fuß darauf gefaßt hat; man ebne die gebrochene Bahn zu unserm und des Vaterlandes gemeinsamen Wohl. Schön leuchtet uns der deutsche Bund in seinem Bestehen und einheitlichem erfolgreichen Wirken für Sicherung und Wahrung deutscher Staaten Interesse nach Außen vor, die Völker mahnend und einladend, fortzufahren, sich brüderlich die Hand zu reichen zu engerer Verbindung und Anschließung, dadurch die Nachtheile der Zersplitterung im Innern zu vermeiden und die engeren Interessen zu fördern. Sollte diese Mahnung nicht Anklang finden in dem Herzen jedes deutsch und gut gesinnten Mannes und erhebend und erweckend für ihn sein, allen seinen Eifer und seine Kräfte aufzubieten, um dazu beizutragen? Jedes patriotische Streben für diesen hochwichtigen Zweck ist ein rein verdienstliches! — Wir sahen auch durch gutes Entgegenkommen schon eine schöne Einigung in der Hinsicht erfolgen — den großen deutschen Zoll- und Handelsbund entstehen, und sehen ihn sich immer mehr und mehr Bahn brechen und erweitern. So schwer auch die erste Gründung und Bildung dieses Vereins in einem Zweige der Staatsverwaltung war, in welchem so unzählige Interessen der Staaten und aller Klassen ihrer Angehörigen sich so mannichfaltig durchkreuzen, so ist die Aufgabe doch glücklich gelöst *). Auf dem Wege der inneren Einigung hat der Zollver-

*) Dadurch ist auf dem Continente der einfachste Zolltarif der der deutschen Vereinsländer, sowohl hinsichts der Zahl der Artikel, als der Vereinfachung der Abgaben, geworden, da darin nur 43 verschiedene Proportions-Sätze enthalten sind. (Der englische Tarif enthält noch die enorme Zahl 1150!)

band nicht nur die in den einzelnen Vorschlägen liegenden Tendenzen gegen den Geist des Vereins völlig überwunden, sondern mit der Zeit außer den alten und einigen neuen Vereinbarungen auch neue Stützen und eine größere Wurzelhaftigkeit gewonnen. Bei der Erhaltung eines solchen Geistes und bei der Bewahrung eines solchen Geistes müssen alle Hemmnisse für die Abrundung des Vereins allmählig und wie von selbst verschwinden. Sein Zweck, dem Handelsfreiheit zu Grunde liegt, ist edel und zeigt, daß er gute Früchte trägt; er wird bei umsichtiger Handelspolitik die größten, glücklichsten Ereignisse für Deutschland herbeiführen. Die Bedeutsamkeit dieses Verbandes, sein großes, mächtiges Prinzip, sein Einfluß auf die Entwickelung Deutschlands, auf Europa und den Welthandel, seine hoffnungsreiche Zukunft findet auch von allen Seiten immer mehr Anerkennung und Würdigung. —

Ein wichtiges Werk für Volk und Staat ist somit geschehen, warum sollte nicht auch das andere, kaum minder wichtige ausgeführt werden! — Der Grund, weshalb das Zollwesen Deutschlands zu einem gemeinsamen gemacht wurde, und der Veranlassung zu der gleichförmigen Organisation desselben und Bildung einer administrativen Einheit in den Bundesstaaten gab, so weit sie jetzt zum Vereine gehören und seinen Prinzipien huldigen, ist in vieler Hinsicht auch für das Postwesen vorhanden, es ebenfalls zu einem gemeinsamen zu machen. Ist erstere nun zum größten Theile bewirkt, warum sollte man dabei stehen bleiben und nicht auch für das Postwesen zu gleichem Behufe eine Einigung bewirken wollen, und um sie recht erfolgreich zu machen, letzteres unter eine Centralverwaltung zu bringen suchen? Mehr, wie das Zollwesen, bedarf die Post wegen ihres viel regeren und lebendige-

ren Treibens einer solchen. Bei dem Wollen dürfte das Können, nach Analogie der Sache, nun auch schon viel leichter fallen, nachdem manche Schwierigkeiten dazu durch das Wirken für den Zollverband beseitigt sind, Unterhandlungen leichter mit gutem Erfolge gepflogen werden können, da zu erwarten steht, daß sich dazu gleich ein bereitwilligeres Entgegenkommen zeige. Vielleicht bedarf es dazu nur eines Aufrufs von einer guten Seite her, um den schönsten Anklang zu finden. Von Preußen, dem größesten der Vereinsstaaten, erwarte man füglich zunächst, daß er ergehe, gleichwie der erste Ruf zur Bildung des Zollvereins von ihm ausging und so wirksam war. Sollte das preußische Cabinet aus irgend einer unbekannten Nebenrücksicht damit zögern, so gebe man ihm von anderer Seite dazu eine passende Veranlassung, und man wird des günstigen Erfolges gewiß sein. Ein Staat, wie Preußen, in seiner großen Ausdehnung an viele Staaten grenzend, mit zum größten Theile deutscher Bevölkerung, eignet sich am meisten dazu, die Aegide für den deutschen Post-Verein zu übernehmen, was von Oesterreich weniger zu sagen, das auch noch nicht einmal mit einem Theile seiner Provinzen dem Zollverein beigetreten ist. Es dürfte daher auf diesen großen Staat, der ohnehin schon als ein großes Ganze in postadministrativer Hinsicht dasteht, auch weniger auf einen Beitritt zum deutschen Postverein zu reflectiren sein, der übrigens auch weniger, als wie den übrigen deutschen Staaten, in seinem Interesse liegt. Die übrigen Staaten umfasse der Verein und die über ihn zu setzende Central-Verwaltung aber möglichst alle, namentlich seien die zur Zeit noch nicht zum Zollverbande gehörenden Staaten Hannover, Oldenburg, Mecklenburg-Schwerin und Strelitz, und die Stadtgebiete Ham-

burg *), Bremen und Lübeck nicht ausgenommen. Zu wünschen bleibt insbesondere, daß der große Fürstlich Thurn und Taxissche Postbezirk nicht ausgeschlossen bleibe, und zu dem Ende eine Verständigung mit dem Fürsten erreicht werden möge, wie sie die Zeitverhältnisse gleichsam fordern; daß er auf die, aus Rücksicht durch die ihm von den verschiedenen Staaten so lange Jahre hindurch überlassene Post-Regie, genossenen großen und selbst bedeutenden Vortheile, seine Gerechtsame jetzt nicht zu hoch veranschlagen und leicht zu befriedigende Ansprüche machen, resp. daß es möglichst gelingen möge, sich mit ihm, wenigstens hie und da, über Verzichtleistung auf seine Rechte in billiger Weise abzufinden.

Von Seiten Würtembergs scheint überhaupt schon aus eigenem besonderen Antriebe eine Zurücknahme der dem Fürsten überlassenen Landes-Regie bevorzustehen, denn die Aufhebung des Vertrags mit demselben wurde bereits unterm 27. May 1812 Gegenstand einer Kammerverhandlung in Stuttgart **).

---

*) Hier führte das Unglück, — das oft erst die Menschen an einander führen muß, zu berathen und zu beschliessen, was ihnen heilsam ist, — die große Feuersbrunst, die Hamburg heimsuchte, schon zu zweckdienlichen Schritten. So heißt es, in Folge des großen Brandes, in Nro. 111 der Berliner Spenerschen Zeitung vom 17. May 1842: „Es circulirt in der Stadt, ist an der Börse angeschlagen und im Commerzcomtoir zur Unterschrift niedergelegt eine Erklärung des Inhalts: daß u. a. auch eine Vereinigung der bisher getrennten Post-Büreaus vermittelt werde."

**) In einem, im Schwäbischen Merkur enthaltenen, Artikel heißt es: „Stuttgart, den 31sten Mai 1842. Am 27sten Mai kam in der zweiten Kammer (der Abgeordneten) der Post-Vertrag mit dem Fürsten von Thurn und Taxis zur Sprache. Man beklagte sich, daß der Post-

Die Vereinigung muß recht allgemein sein, sollen nicht die, sich dazu entgegenkommenden Staaten den anderen durch Annahme eines gleichmäßigen niedrigen Tarifs ein Opfer bringen, was diesen übrigens auch zu versagen wäre, um sie gleichsam dadurch zum Beitritt zu nöthigen, daß man ebenfalls für sie noch so lange die alten Tarife beibehielte. —

Was nun aber am ersten zur Erreichung des gewünschten Ziels führen wird, ist — die Berufung zu einem allgemeinen Postcongresse. Ist man dazu einmal versammelt, so liegt zum Werke ein guter Grundstein, auf dem leicht fortgebauet werden kann. Es geschehe endlich, was schon im Jahre

---

dienst an Ausdehnung, Wohlfeilheit und Ertrag — der Fürst zahlt nur 70,000 Gulden jährlich — hinter den Fortschritten anderer Länder zurückblieve. Der Antrag des Abgeordneten Knapp, die Staats-Regierung um Aufhebung des Vertrags mit dem Fürsten von Thurn und Taxis zu bitten, wurde der Commission zur Berichterstattung übergeben."

Dann heißt es in Nro. 134 der Berl. Spenerschen Zeitung: „Leipzig den 9ten Juni. „Die Debatten der Würtemberger Landstände über die Eisenbahn und deren Concurrenz mit dem Posterbpachtungs-Vertrage des Fürsten von Thurn und Taxis, im Punkt der dem Letzteren gebührenden Entschädigung, hat hier eine lebhafte Theilnahme des Publikums veranlaßt, da das dem Fürsten für 70,000 Gulden Jahrkanon überlassene Postrecht ein Privilegium ist, und die Privilegien in unsern Tagen nicht heiliger in der Aufrechthaltung sein können, als die Gesetze, welche man unbedenklich aufhebt, wenn sie dem Gemeinwohl schädlich sind, und daß diese Erbpachtverleihung dem Gemeinwohl schädlich ist, ist klar genug erwiesen worden, da die Briefsendungen theurer geworden sind und manche Sendungen mit der Post des Fürsten langsamer gehen, als wenn die Sendungen von dem Staate besorgt würden."

1819 verheißen wurde! „Auf einen Antrag der freien Städte: mittelst einer Vereinigung der Bundesstaaten den Zustand des Postwesens in Deutschland zu verbessern, insbesondere den Klagen über Theuerung des Porto, über eigennützige Umleitung der Postlinien abzuhelfen und zu dem Ende am Bundestage eine Commission anzuordnen, beschloß nämlich die Bundes-Commission am 5. August 1819, daß dieser Gegenstand (von den einzelnen Gesandschaften) den Regierungen empfehlend vorgetragen und Instructionen von ihnen zu erbitten seien, in der Hoffnung, daß solche die Bundesversammlung in den Stand setzen werde, der hiernächst zu erwählenden Commission einen sicheren Leitfaden ihres Gutachtens an die Hand zu geben *)." Vide Protokolle der Bundesversammlung vom 24. Juli und 5. August 1819, §. 159 u. 170.

Wohlan! so lasse man diese wahrhaft wohlthätigen Bundesbeschlüsse wieder aufnehmen und ernenne allerseits zu der zu constituirenden Commission tüchtige Leute vom Fach, die obige Aufgabe im Auge haben, die Sache berathen und fördern.

Es ist wahrlich an der Zeit, daß eine Einheit im Postwesen Deutschlands bewirkt und eine Centralverwaltung über sie gesetzt werde, denn die Eisenbahnen, welche in einigen Jahren Deutschland nach allen Richtungen durchziehen und als starke Gürtel die Staaten gleichsam zu einem Körper, fest und mächtig, verbinden werden, führen darauf, daß es nicht länger mehr so bleiben kann, soll nicht die Verschmelzung der deutschen Völker durch das z. B.

*) Klüber, §. 444.

so buntscheckige deutsche Postwesen aufgehalten und gehemmt werden.

Man halte nicht mehr aus etwaigem Particularinteresse am Alten, das für unsere Zeit durchaus nicht mehr paßt, zumal, wenn man schon vor Jahren die Unzweckmäßigkeiten und Unvollkommenheiten davon erkannte und denen in bisheriger Art nicht abzuhelfen war; die Zeit gebietet es, es werde verworfen, man befreie sich von der alten Schwerfälligkeit! —

Ist nun bei der Bildung einer Vereins-Central-Verwaltung das Fahrpost-Monopol überall beizubehalten, oder erscheint es rathsam, es zu Gunsten der Freiheit des Verkehrs aufzugeben? Nächst dieser Frage wird Hauptgegenstand der Berathung auf dem Post-Congresse die gleichmäßige Berechnung und Vertheilung des Ertrags und, in näherer Beziehung, das wirthschaftliche Detail der Verwaltung des Vereins-Postwesens sein müssen. Von der mehr oder minder glücklichen Lösung dieser Aufgabe wird der gute Erfolg abhängen. Jedenfalls sind auch auf gleichmäßige Tragung der Kosten hinzielende Beschlüsse zu fassen.

Wie und nach welchen Grundsätzen die Geschäfte der Erhebung der Postgebühren und Vertheilung des Mehrertrages zu regeln, resp. nach welchen namentlich eine billige Porto-Taxe für den Postverein festzustellen sein dürfte, will ich nun versuchen, darzuthun.

Weshalb Englands Prinzip, nur einen ganz geringen Portosatz für den einfachen Brief für alle Entfernungen bestehen zu lassen, für uns nicht füglich passend und annehmbar ist, habe ich schon oben darzuthun gesucht. Einige finanzielle Rücksichten dabei zu nehmen, dürfte nicht verwerflich sein, und eine Steige-

rung des Porto's nach Maßgabe der mehr oder minder entfernteren Lage des Bestimmungsorts eines Briefs, in einer abnehmenden Progression, für die Mehrleistnng der Post in der Billigkeit liegen. Bei Zeitungen darüber hinwegzusehen, läßt sich eher rechtfertigen, weil ihre Nachrichten, die sie fortlaufend regelmäßig bringen, auch anderer Art, allgemeiner sind und dieselben zur geistigen Cultur eines Volks mächtig beitragen.

Man stimme daher für mehr als einen oder zwei Sätze für das Gebiet eines Postvereins. Bedeutend weniger Sätze, wie jetzt in den einzelnen Staaten bestehen, kann es füglich, wenn er, wie zu erwarten steht, zu Stande kömmt, geben, und man kann auch, indem man dem Grundsatze einer, nach der Größe der Entfernung in gerader Richtung, stark abnehmenden Progression mehr huldigt, eine ganz mäßige Steigerung des Porto's eintreten lassen. Dem Publikum wird dadurch ein langgehegter Wunsch in entsprechender Weise befriedigt und seinem Besten ein Genüge geschehen. Für die Fälle, welche künftig, wenn sich über Deutschland ein ausgedehntes und verzweigtes Eisenbahnnetz erstrecken wird, häufig werden, wo Briefe ihre Beförderung ganz und gar auf Eisenbahnlinien erhalten, werden, so weit diese Privatgesellschaften angehören, welchen die freie oder billige Beförderung der Briefbeutel, je nach den ihnen vom Staate gemachten Bedingungen, obliegt, dadurch, daß man die Distanz billigerweise um's Dreifache kürzer anzunehmen hat, noch besondere Taxmoderationen zu bewilligen und festzusetzen sein, wie es schon jetzt auf gewissen Routen der Fall ist.

Eisenbahn=Routen haben zwar vor anderen schon viel voraus; erfolgte jedoch hier nicht eine besondere Moderation des Porto's,

so würde wegen des großen Reiseverkehrs ein bedeutendes Schmuggeln von Briefen nicht unterbleiben, wozu unter jenen Umständen weniger Grund vorhanden ist.

Ueber diese Grundsätze wird man sich leicht allgemein verständigen können, schwerer aber über die gegenseitigen Ansprüche an die Einkünfte und über die Tragung der Kosten. Doch ehe hierauf überzugehen ist, tritt noch ein wichtiger Fragepunkt in den Vordergrund: was von und wie es mit dem Staats-Fahrpost-Monopole für die stationsweise Beförderung von Personen, Paketen und Geldern zu halten ist; ob es zweckmäßig erscheint, es überall ganz und gar, oder mit Ausschluß der Geldbeförderung aufzugeben, und diese Beförderungsweise, gleich den Eisenbahn- und Dampfschifffahrts-Unternehmungen, unter der Oberaufsicht des Staats und eventualiter unter Mitwirkung der Staatsanstalten der Privat-Industrie zu überlassen, wie es in Frankreich, Holland und Belgien ꝛc. (und nächstens auch in Oesterreich) der Fall ist; oder ob es rathsamer ist, das Monopol etwa mit Moderation des Gewichts der als postpflichtig anzusehenden Packete — in allen Vereinsstaaten auf einen Satz festgestellt — beizubehalten? —

Die Trennung des Briefpostwesens von dem Fahrpostwesen ist, da man eine solche in den obengenannten Ländern vor Augen hat und die Nachahmung liebt, schon lange das Ziel, nach dem Manche laut und offen streben. Ob dies aber zum allgemeinen Besten sein würde, steht sehr dahin. Erfolgte die Trennung, so würde das Postinstitut in finanzieller Hinsicht wohl gut dabei fahren; es würde von dem befreit, was ihm vormals Gedeihen und Schutz gab, jetzt aber nichts einbringt, eher seinen Einkünften noch schadet, und was in um so höherem Maße der Fall sein wird,

je mehr alle Haupt=Course den Locomotiven verfallen, und deshalb die Personen= und Schnellposten auf die secundären Straßen werden gedrängt werden, auf welchen sie sich voraussichtlich noch weniger rentiren. Für die Briefbeförderung brauchten dann nur leichte, weniger kostspielige Wagen unterhalten zu werden, und die Posthalter wären mit einem Billigen abzufinden, während jetzt zu deren Besoldung die Personengeldeinnahme fast ganz darauf geht. Das für die Gestellung von Beichaisen aufkommende Personengeld beziehen sie im Preußischen (und auch wohl anderswo) nicht allein außer der contractlich bedungenen Hauptbesoldung unverkürzt, sie bekommen sogar, wenn nur eine Person durch Beichaise zu befördern ist, für eine zweite aus königlicher Kasse denselben Satz bezahlt. Was dafür spricht, das Monopol wenigstens nicht ganz aufzugeben, ist, daß Privat=Unternehmungen gewiß nie eine solche Ausdehnung auf alle Routen erlangen werden und können, als der Staat sie bei der Ausübung des Regals den Posten schon gegeben hat und durch die allgemeine Ausgleichung der Kosten zu geben vermag. Jetzt coursiren Posten für Personen= ꝛc. Beförderung auf den kleinsten, entlegensten Routen, von denen sich gewiß manche nicht rentiren. Würden die wohl bestehen, wenn es Privaten überlassen bliebe, sie einzurichten, und geschähe das auch, würden die Fuhrpreise billiger, würde man damit so wohlfeil, bequem und sicher reisen können, als mit den Posten? Würde man, wie bei der Post, stets auf Weiterbeförderung rechnen können, wenn z. B. die gewöhnliche Zahl Wagen bereits besetzt ist? —

Durch gute Reisegelegenheit wird nun aber der Verkehr am meisten gehoben, und daß dies allenthalben, insbesondere aber in entlegenen Gegenden, wo er noch wenig lebhaft ist, durch

die Post geschieht, gereicht zur Wohlfahrt des ganzen Landes. Schwerlich dürfte auch wohl die Ordnung und Pünktlichkeit ꝛc., welche zur Zeit auf unsern Schnell- und Personenposten besteht, durch Privat-Entreprisen allenthalben zu erreichen sein. — Soll die Staatsanstalt also das ferner und möglichst noch mehr leisten, was sie seither leistete, alle Annehmlichkeiten und Begünstigungen bieten, so muß sie Gerechtsame haben, und es muß bei einzelnen Beschränkungen des Privatfuhrwesens, nicht postähnliche Einrichtungen zu treffen ꝛc., verbleiben.

In jeder Beziehung bleibt es namentlich wünschenswerth, daß die Post außer dem Regale der Briefbeförderung das der Geld- und Pretiosen-Beförderung unantastbar behalte, denn die Staats-Anstalt kann allein die Bürgschaft gewähren, welche für solche Sendungen nothwendig ist. Aus jenen Gründen muß ihr aber auch die Beförderung der kleineren Packete vorbehalten bleiben.

Das Postfuhrwesen befindet sich zur Zeit bei uns, was Jeder anerkennen wird, der nicht bei Allem zu tadeln hat, mit Allem unzufrieden ist, auf einer hohen Stufe der Vollkommenheit, und was ihm noch abgeht, wird es durch den zu bildenden Verein gewiß noch erlangen. Mit seinen Leistungen ist man so weit zufrieden, warum heißt man sie nun aufgeben, wenn man die Gewißheit hat, daß sie nicht besser von Privaten zu erlangen sind, ja, daß sie nicht einmal die gleiche Stufe einnehmen werden? Würden hiernach, bei dem Aufgeben der betreffenden Vorrechte der Post zu Gunsten der Concurrenz, die ohnehin nur zu einem Privat-Monopol in den Händen der Reichsten führen könnte, wohl Klagen ausbleiben? — Während zudem der etwaige Gewinn, welchen die Regierung aus dem Regale

zieht, dem ganzen Volke wieder zu Gute kömmt, würde das Privat=Monopol den Einzelnen auf Kosten der Allgemeinheit bereichern.

Sollte es unter diesen Umständen nicht rathsamer sein, an der Gewißheit der guten Sache zu halten? —

Würde sich jeder Staat entschließen, die Eisenbahn=Verwaltung noch dazu zu übernehmen und zu dem Behufe die schon auf Actien begründeten Eisenbahnen als Staatseigenthum zu erwerben, sowie insbesondere die noch zu errichtenden auf Staatskosten zu bauen, so würde jeder Gedanke an Aufhebung des Monopols von selbst schwinden. Zu Gunsten eines solchen Entschlusses, wie viel er zur Förderung der materiellen National=Interessen beitragen, wie wichtig er in seinen Folgen für's Nationalwohl sein könnte und würde, spricht Manches.

Vorläufig dürfte unter allen Umständen nur eine Ermäßigung des Postzwanges, resp. Herabsetzung des Gewichts postpflichtiger Packete zu gewähren sein, und dadurch, nachdem in Preußen bereits Erlaß der s. Z. zur Sicherung des Post=Personenverkehrs festgesetzten Lohnfuhrabgabe erfolgt und somit ein uneigennütziges Opfer gebracht ist, den vielseitigen Wünschen schon ein großes Genüge geschehen.

Unter Beibehaltung des Fahrpost=Monopols erfolge eine Bemessung und Festsetzung der Frachtgebühren für den Umfang des Vereins möglichst billig nach den in gerader Linie zu berechnenden Entfernungen aller Postorte nach Werth und Gewicht der Sendungen in dem Maße, daß das Postinstitut mit Rücksicht auf zu leistende unbedingte, selbst den Zufall umfassende, Ga=

rantie für die großen Kosten der Unterhaltung des Fuhrwesens hinreichende Entschädigung und Deckung finde. —

Was bei Feststellung aller der Tarsätze sich übrigens als besonders wünschenswerth herausstellt, damit die Erhebung der Postgebühren überall, nicht allein nach gleichen Sätzen, sondern auch nach gleichem Gewichte und gleichen Geldsorten geschehe, ist, daß auch hierin mehr Einigung erfolge. Was in dieser Hinsicht bereits durch den Zoll- und Münz-Verein geschehen ist, genügt nicht. Es ist zur Erleichterung des Verkehrs beim Postwesen nöthiger, wie beim Zollwesen, daß die verschiedenen Staaten mit aller Sorgfalt dahin streben, daß für das Münz- und Gewichtssystem eine vollkommnere Uebereinstimmung baldigst herbeigeführt werde.

Was nun endlich die Vertheilung der Einkünfte betrifft, so kann sie füglich, wie beim Zollverein, nach der Volksmenge eines jeden Staats, oder auch allenfalls nach Zusammenstellungen der Briefstückzahl ꝛc. je nach den Progressionssätzen ꝛc. laut, diesem Zwecke entsprechend, besonders übersichtlich einzurichtender Karten und sonstiger Beläge erfolgen und dabei eine gegenseitige Controle stattfinden. Da aber letztere Berechnungsweise mit sehr großen Umständen und Weitläufigkeiten verbunden sein würde, so dürfte der erstere Maßstab den Vorzug verdienen und um so mehr zu wählen sein, weil ohnehin die Resultate der Volkszählung, welche für den Zollverein alle drei Jahre vorgenommen wird, dann vorliegen und gleichzeitig auch für den Postverein benutzt werden können. Um die Begründung dieses wichtigen Princips wurden bei der Bildung des Zollvereins die längsten, schwierigsten und lebhaftesten Erörterungen gepflogen; al-

lein es bewährt sich als ein ganz zweckmäßiges und gutes, und bleibt, wie uns die neufestgesetzte Verlängerung der Vereins-Verträge sagt, vollkommen bestehen.

Das kann nur dazu dienen, jeden Anstoß, den in dieser Hinsicht die noch nicht zum Vereine gehörigen deutschen Staaten bei sonstigem guten Willen, sich anzuschließen, bisher etwa nehmen konnten, unbegründet erscheinen zu machen und zu verdrängen; ja es kann sie nur zum Beitritt ermuntern und wird es. Sollte die Zweckmäßigkeit der Ausführung dieses Prinzips und der dadurch herbeigeführte leichtere und bessere, weniger lästige Geschäftsgang nicht einen Antrieb abgeben, solches auch auf das Postwesen Deutschlands zum Zweck der Bildung eines Vereins der Staaten für dasselbe, resp. einer postadministrativen Einheit unter eine Centralstelle zu übertragen?!

Wollte man hier einwenden, daß die Posteinkünfte bei gleichen Taxen sich nicht so genau nach der Volksmenge der Länder richten, wie die Steuern, daß sie vielmehr von der für den allgemeinen Post-Verkehr mehr oder minder günstigen Lage der Postbezirke abhingen, so dürfte sich das wohl durch Vergleichung der bisherigen Erträgnisse und Tarife ꝛc. erörtern lassen, um event. hie und da billige Ausgleichungen eintreten zu lassen. Daß man diese, wenn sie gerechtfertigt erscheinen, dem Prinzipe unbeschadet, einander billigerweise zugestehen wird, dafür spricht schon ein analoges Verfahren beim Beitritt des Gebiets der freien Stadt Frankfurt zum Zollverein, indem man für dessen verhältnißmäßig größeren Verbrauch von Producten eine besondere Rücksicht eintreten ließ.

Gleichwie es gelungen ist, bei den Zolleinkünften eine zufrie-

denstellende Theilung festzusetzen, so steht zu erwarten, daß auch bei den Posteinkünften ein Gleiches durch gute Verständigung geschehe.

Ueberhaupt beweise jeder Staat nicht allein eine gegenseitige Bereitwilligkeit, in billige Vorschläge und Wünsche einzugehen, sondern auch in mancher Hinsicht eine Mäßigung in Behauptung seiner Einzelinteressen, die zu dem vorgesteckten Ziele führt, — eine gewisse patriotische Resignation, um zu dem schönen Werke der größeren Einigung und zur Vervollkommnung der deutschen National-Zustände beizutragen, das selbst als ein Gebot der Politik anzusehen ist. Innerlich ganz einig, steht Deutschland, nach Außen imponirend, stark und mächtig da, und seine glückliche Zukunft ist dann verbürgt!

Stralsund, im Mai 1842.

F. Munds.

Geschichte des Preußischen Postwesens.

Im ersten Jahrgange des deutschen Post-Almanachs ist zu dem Inhalte des Artikels: „Geschichte des deutschen Postwesens", S. 41, die Anmerkung gemacht worden:

„daß die weitere Darstellung der allmähligen Ausbildung des landesherrlichen Postwesens in Preußen und der übrigen

deutschen Staaten einzelnen Monographieen in den künftigen Jahrgängen des Almanachs vorbehalten werden müsse!"

Wir wollen nun versuchen, eine solche Monographie über Preußens Postwesen, nach vorhandenen Quellen, in gedrängter Uebersicht zu geben, die sich in Beziehung auf Post-Gesetzgebung und Verwaltung bis zum Jahre 1832 in dem als klassisch zu bezeichnenden Handbuche: „über Posten und Post-Regale, von W. H. Mathias, Berlin 1832", zusammengestellt finden, welches in den Händen eines jeden Postbeamten zu sein verdienet, denn dies Werk ist das umfassendste aus der Postliteratur überhaupt bis jetzt.

In dem oben gedachten Artikel werden S. 26 und 27 geschichtlich diejenigen Einrichtungen kurz berühret, welche die Ritter des deutschen Ordens zur stationsweisen Beförderung des Briefwechsels der Ordensbrüder und Ritter unter sich und weiter zuerst getroffen haben.

Diese schon im Jahre 1276 von dem deutschen Ordenssitze Marienburg in Preußen ausgegangenen stationsweisen Brief-Beförderungs-Einrichtungen sind als die Grundlage des Preußischen Postwesens anzuerkennen.

Nach der Auflösung des deutschen Ordens durch den Krakauer Friedensschluß 1525 wird in keiner Schrift der Beibehaltung jener Brief-Beförderungsweise durch reitende Postillons als eigener Boten gedacht; nur von landesherrlichen Boten-Sendungen durch bestimmte Leute wird späterhin gesprochen, und daß (den Acten zufolge) in ganz Ostpreußen und Preußisch Litthauen die Dorfschulzen damals verpflichtet waren, die Briefe und die Verfügungen der Obrigkeiten von Amt zu Amt besorgen zu lassen,

woraus die Benennung: Aemter=Posten in jenen Provinzen entstand.

In derselben Zeit waren die Boten=Anstalten in den Marken Brandenburg auch schon in einer bessern Ordnung, wenn gleich der Landesherr, die Regierungs=Behörden und jeder Einwohner die Briefe, theils mit eigenen Leuten, theils durch eben abreisende Frohn= und Gerichtsdiener, gewöhnlich aber mit solchen Personen abschickten, welche mit Botenlaufen nach bestimmten Oertern ein Gewerbe trieben, des Weges kundig waren und Botenläufer hießen. Auf diese letzte Gattung beziehen sich alle in den vorigen Jahrhunderten von Zeit zu Zeit erlassenen Verfügungen.

Die Einrichtungen der regelmäßigen Boten=Verbindungen der damaligen Hansestädte unter einander waren auch schon im Kurbrandenburgischen eingeführt. Kamen die Boten jener fremden und der inländischen Städte z. B. an den Kurfürsten oder an die Regierungs=Behörden nach Cöln an der Spree (Berlin), so wurde die Ankunftszeit genau in dem Empfangsschein bemerkt, und nach einer förmlichen Berechnung das Botenlohn aus der Hofrente bezahlt. Zuweilen kamen die Abgeschickten zu Pferde, auch in einem Einspänner, wenn sie viele Briefbunde, auch wohl Handpäckchen mitbrachten, denn aller Orten, wo sie durchkamen, empfingen und bestellten sie Briefe, Gelder und Packete.

Im Anfange des sechszehnten Jahrhunderts kommt die erste Benennung dieser Boten als Postboten vor.

Die älteste schriftliche Urkunde spricht von einer landesherrlichen Botenpost von Cüstrin nach Onolzback (Anspach), wo Kur=

fürst Albrecht (Achilles, auch Ulysses), der Held seiner Zeit, als Besitzer der Mark Brandenburg und der fränkischen Lande, gewöhnlich seinen Aufenthalt hatte, um durch diese landesherrliche Post die Verbindung mit der Mark zu unterhalten. Nach Albrechts Tode wurden von seinem Nachfolger, dem Kurfürsten Johann, diese Botenposten vermehret.

Nach einem amtlichen Berichte des Michael Matthias, Kurfürstlichen Kammer-Inspectors, nachher Postdirectors in Berlin, wurden in den Zeiten der beiden Kurfürsten Joachim I. und II. (1499 — 1571) alle landesherrlichen und Privatbriefe durch 30 vereidete Boten bestellt, die aus der Hofrentei in Cöln (Berlin) besoldet wurden, und noch ein bestimmtes Jahr- und Wartegeld für jeden Tag erhielten, wenn sie an einem Orte verweilen mußten. Diese Beamten besorgten zugleich auf ihren Berufsgängen die Briefe ins Ausland, nach Böhmen, Sachsen, Oesterreich, ganz Süddeutschland, Holland, Dänemark rc., sammelten und bestellten unterweges, was ihnen eingehändigt wurde, und ließen sich dafür nach Willkür ein Bestellerlohn bezahlen.

Diese Botenposten (so benannte man die Botengänge schon in jener Zeit) — wurden nach und nach in größere Ordnung gebracht, wozu besonders der häufige Briefwechsel über die Staats-Ereignisse und das Verbreiten der Reformation beitrugen. Ueber 200 Jahre alte Amtsberichte bezeugen, daß schon vor 1550, unter der Regierung Joachims II. (Hector), und seines Bruders, des Markgrafen Johann V. zu Cüstrin, eine sogenannte Boten-Ordnung (Postgesetz) ergangen sei, und eine Botenpost regelmäßig von Cüstrin über Trebbin, Zinna und Annaburg nach Wittenberg bestanden habe, von wo die Briefe durch Kurfürstlich

Sächsische Boten nach Dresden, Wien, Heidelberg ꝛc. für Kurbrandenburgische Rechnung weiter besorgt wurden.

Der Kurfürst Johann Georg errichtete im Jahr 1583 gemeinschaftlich mit dem Kurfürsten August von Sachsen ein zweites, oder wie der Titel sagt, ein Erneuertes und verbessertes Boten-Reglement.

Am 28sten Mai 1589 errichtete die Markgräfliche Regierung in Anspach eine Boten-Post über Hof, Schleitz, Roda, Naumburg bis Halle, und von hier gemeinschaftlich mit den Lüneburgischen Behörden bis Celle. In jedem der genannten Orte mußte sich ein Bote aufhalten, der die ihm von dem angekommenen Boten zugebrachten Briefe sogleich, bei Tage und in der Nacht, weiter bis zum folgenden Stations-Orte eines Boten brachte. Auf jedem dieser Botenwechsel war ein Beamter (Postverwalter) bestellt, der das angekommene Brief-Paket annahm, in ein Buch, (Manual) verzeichnete, und dem abgehenden Boten mit einem Post- (Stunden-) Zettel einhändigte, in den er die Stunde der Ankunft und des Abganges schrieb.

In einem Schreiben des Kurfürsten Joachim Friedrich, vom 15ten Dezember 1600, an das Domkapitel zu Magdeburg wird einer seit vielen und undenklichen Jahren über Zinna, nach Annaburg „eingerichteten" Boten-Post, und des mit dem Kaiser und den Mit-Kurfürsten geführten Schriftwechsels gedacht, der durchaus frei befördert werden müsse, weil er Reichs-Sachen betreffe; auch sei es dringend nöthig, diese und Anderer Briefe schleunigst zu bestellen.

Drei Jahre nachher (1603) waren schon eine Boten-Post von Brandenburg nach Stettin, und auf einen Kurfürstlichen Be-

fehl vom 13ten November 1604 an den Kammermeister (Director) in Cüstrin, auch eine solche mit Botenwechsel von Amt zu Amt über Landek und Neuhof bis Marienwerder vorhanden, um die herrschaftlichen Briefe aus und nach Preußen schleuniger zu besorgen.

Hieraus ergiebt sich, wie ausgedehnt schon zu jener Zeit in den Marken die landesherrlichen Anstalten für das Briefbeförderu waren, und daß sie Jedermann mitbenutzen konnte.

Am 18ten Juli 1608 trat Johann Sigismund die Regierung der Kurlande an, welche im folgenden Jahre 1609 durch die Besitznahme des von seinem Schwiegervater Johann Wilhelm, dem letzten Herzoge von Jülich, ererbten Länderstücke Cleve, Mark und Ravensberg bedeutend vergrößert wurden. Dieser Zuwachs seines Gebiets häufte den Schriftwechsel mit den neuen Landesbehörden, dessen Beförderung aber, wegen der so weiten Entfernung und der Trennung vom Mutterstaat, durch die dazwischen liegenden fremden Gebiete gar sehr erschwert wurde.

Vorzüglich forderte das wichtige Herzogthum Preußen seine stete Aufmerksamkeit, und öftere schriftliche und schleunige Mittheilung aller Ereigniffe und Verfügungen, was freilich durch Boten zu Fuß nur langsam geschehen konnte. Johann Sigismund befahl deshalb 1610 dem Amtmann Ohm in Zehden (bei Freienwalde an der Oder), die ihm zugebrachten Briefe nach Preußen durch reitende Boten von Stadt zu Stadt weiter senden, von den Briefempfängern einen Empfangschein ausstellen, und diesen zurückbringen zu lassen.

Diese Anstalt ist die „erste errichtete Reitpost" in Brandenburg, Preußen, fünf Jahre vor der Investitur

des Grafen von Taxis als Reichs-General-Erb-Postmeisters in Deutschland.

Die damaligen feindseligen Verhältnisse, als Vorboten des dreißigjährigen Krieges, geboten, ein schleuniges Befördern des Briefwechsels des Kurfürsten mit seinen Verbündeten und mit seinen entfernten Provinzen anzuordnen, und die Mißbräuche und Mängel abzuschaffen, welche besonders bei den landesherrlichen Boten-Anstalten eingerissen waren. Der Kurfürst erließ daher unter'm 20sten Juni 1610 „eine neue Post- und Boten-Ordnung", in welcher den vereideten Kanzlei- oder Post-Boten genau vorgeschrieben war, wie viel sie Lohn- und Zehrungsgelder nach der Entfernung des Orts und der Jahreszeit berechnen, — für jede Reise (Botengang) nach Mainz, Speyer, Darmstadt, Braunschweig, Kopenhagen, Cleve, Wien, Krakau ꝛc. erhalten sollten.

Die Sorge für Preußen bewog den Regenten, in Königsberg zu verweilen; um aber die Kurlande und das Clevische in Verbindung zu halten, mußte der Botenmeister (jetzt Hof-Postmeister) in Berlin eine besondere Botenpost von dort bis Marienwerder, von 3 zu 3 Meilen einrichten, die Amtsdiener jedes Orts zu Boten bestellen und vereiden, und die Amts- und Stadtschreiber zu Postverwaltern annehmen. Jene erhielten 4 Gulden jährliches Gehalt, letztere jährlich ein Kleid aus der Hofschneiderei statt der Besoldung. So besagt der commissarische Bericht des Botenmeisters Frischmann vom 22sten September 1616.

Das langsame, gefahrvolle Befördern der Briefe durch Fußgänger blieb höchst nachtheilig; denn häufig gingen Nachrichten und Klagen ein, daß die Briefe entweder nicht richtig bestellt, oder

verloren, oder die Boten unterweges von dem herumstreifenden Gesindel und den Nachzüglern beraubt, wohl gar wären erschlagen worden. Dies bewog den Nachfolger Sigismunds, den Kurfürsten Georg Wilhelm, die von seinem Vater (1610) errichtete reitende Post von Zehden nach Marienwerder geregelter besorgen zu lassen, denn der zwischen Schweden und Polen auf 32 Jahre geschlossene Waffenstillstand ließ die Sicherheit Westpreußens erwarten. Die Post war am 21. November 1620 im Gange. — 1618 hatten die Gräuel des dreißigjährigen Krieges begonnen, der Postenlauf wurde in dieser Kriegeszeit gehemmt, und die Brieffendungen geschahen größtentheils durch Leute, die sich durchschleichen mußten, und durch reitende Feld- oder Heer-Boten, (Feld-Couriere). —

Der Kurfürst Georg Wilhelm starb in Königsberg am 1sten Dezember 1640. — Der Kurfürst Friedrich Wilhelm trat nun sein Herrscher-Amt mit hohem Muthe, mit thätiger Kraft und rascher Besonnenheit an. — Wo der Regent auch war, mußten die Berichte aus den entferntesten Orten unmittelbar an ihn selbst erstattet werden; aber sie gingen spät ein. Der Grund aller Zögerungen lag in der säumenden Art des Briefbeförderers; nur reitende Posten konnten dem Unwesen abhelfen. Der Kurfürst wußte dies. Die Reitposten erhielten nun eine größere Ausdehnung, und 1646 wurden dergleichen Posten auch nach und aus Rußland eingerichtet, desgleichen auch nach Warschau.

Nach dem Westphälischen Frieden, im Jahr 1648, wurde dem Kurfürstlichen Postwesen besondere Aufmerksamkeit zugewendet, und auf mehreren Coursen neue Posten eingerichtet. In dieser Zeit zeichnete sich für die Ausbildung des Postwesens der dazu beauf-

tragte Kammer=Registrator und Hofrentmeister Michael Matthias vorzüglich aus.

Derselbe war 1654 zum Ober=Aufseher der Posten bestellt worden, und wurde dem Regenten durch seinen Freimuth bekannt, den derselbe als Registrator bei der Durchsicht einer schon ausgefertigten Urkunde — in welcher dem Grafen von Taxis das erbetene Post=Regal im Kurbrandenburgischen überlassen wurde — sein Bedenken äußerte, und mit Gründen anrieth, die Bewilligung zurückzunehmen.

In diese Zeit fallen die Ansprüche und Ereignisse der Taxischen Reichsposten auf das Kurfürstliche Postwesen, die aber von dem Brandenburgischen Regenten stets mit Kräftigkeit zurückgewiesen worden sind, um das Postwesen in eigener Verwaltung zu behalten; — vielfache sehr eindringliche Erklärungen des Regenten bewähren dieses, so daß sich danach die Thatsache herausgestellt hat:

daß in den Kurlanden Brandenburg und Preußen nie Reichsposten bestanden haben und aufgenommen worden sind.

Dem großen Kurfürsten erschien das Postwesen so wichtig, daß er es für wesentlich und erforderlich hielt, nun die Anordnungen und Aufsicht darüber einem der höchsten Staatsbeamten zu übertragen, der das Einzelne beurtheilen, das Ganze übersehen und sogleich das Nöthige verfügen könne.

Friedrich Wilhelm ernannte seinen Geheimen=Staats=Rath (Minister) Reichsfreiherrn Otto von Schwerin zum Vorstand, und 1652 zum Ober=Post=Director. Dieser zog jenen geprüften, im Postfach so erfahrenen Michael Matthias in allen Postangelegenheiten zu Rathe, trug dessen Vorschläge und Meinungen dem

Beherrscher vor, und ließ solche, nach dessen geschehener Genehmigung, ausführen. Jener Schwerin ist sonach der erste Post-Chef in der Reihe der ihm Gefolgten.

Nach der Besitznahme des Herzogthums Ost-Preußen, welche 1656 durch die Aufhebung der Polnischen Lehns-Herrschaft über dasselbe erfolgte, konnte der Landesherr ohne Rücksicht und gehemmten Willen Staats-Einrichtungen treffen, zu welchen das Postwesen, als das vorzüglichste, Beförderungsmittel gehörte.

Der Schluß des siebzehnten und der Anfang des folgenden Jahrhunderts waren für das Brandenburg-Preußische Postwesen wichtig in ihren Folgen.

Friedrich I. belehnte zur Erhöhung des Glanzes der Königswürde den Grafen Johann Casimir Kolbe von Wartenberg mit dem von ihm geschaffenen „Erb-General-Postmeister-Amte.“ Während dessen Amtsführung wurden neue Post-Course errichtet, die Vorrechte und Gerichtsbarkeit der Postbeamten, auch die Erwerbszweige der Fuhrleute und Schiffer in Hinsicht des Post-Regals festgestellt, welches Alles von dem damaligen Post-Rathe Christian Grabe hervorgebracht worden ist.

1712 übernahm der Staats-Minister von Kamecke das General-Postmeister-Amt, und nun erschien unter'm 10ten August 1712 die längst vorbereitete neue Post-Ordnung, als ein den damaligen Umständen ganz angemessenes Post-Gesetz; auch wurde jedem der vorhandenen 99 Post-Aemter eine nach den Orts-Entfernungen bestimmte Post-Taxe zugefertiget.

Bis zum Jahre 1722 waren in den Kurbrandenburgischen Preußischen Staaten die heutigen Extra-Posten ganz unbekannt, obzwar mancherlei Arten von Postanstalten schon bis 1659, auch

in den meisten Städten Posthaltereien bestanden. Die Reisen geschahen auf Landesherrliche Pässe durch Dienst- oder Paß-Fuhren, auch wegen der anbei zu benutzenden Postpferde, Postfuhren genannt.

Die Bedrückungen nahmen aber so überhand, daß der Kurfürst durch ein Edict vom 8ten Juni 1659 die Gültigkeit aller vorher ertheilten Pässe aufhob, und neue Bestimmungen erließ, wonach die Beförderung von Reisenden durch die Gespann haltenden Bürger nach einer Reihefolge geschehen sollte: diese Fuhrleute wurden Roll-Fuhrleute genannt, da ein Jeder derselben in einem Verzeichniß, Rolle genannt, eingeschrieben sein mußte. Die Ordnung wurde durch einen Beamten, welcher den Titel: Post-Wagenmeister erhielt, beaufsichtiget; solche Beamten sind noch jetzt bei den Post-Anstalten angestellt.

Dem Anspänner wurden für jedes Pferd und jede Meile 7 Groschen bezahlt, wogegen er von dem Gesammt-Betrage seiner Verdienst-Gelder 2 Groschen von jedem Thaler als Abtrag an die Postkasse des Abfahrtsortes bezahlen mußte, zur Entschädigung für das den fahrenden Posten entgehende Personen-Geld. Diesen Abtrag müssen die Posthalter bis heute noch von jedem Thaler Extra-Postverdienst zur Postkasse entrichten. Die Reihefahrten durch die Gespann haltenden Bürger erhielten im Laufe der Zeit mehrfache Veränderungen, bis endlich durch die Edicte von 1710, 1711 und 1712 entschieden wurde:

daß das Fahren mit Post-Pferden unter dem Namen „Extra-Post" fortan eine Landesherrliche Anstalt, folglich ein Zubehör des Postwesens sein,

dagegen

das Fahren mit Fuhrmanns-Pferden, unter der Benennung: „Lohnfuhren," als ein abgesondertes, für sich bestehendes bürgerliches Gewerbe betrachtet werden solle.

Die Edicte vom 30sten April und 8ten April 1712 zogen folglich eine scharfe Grenzlinie zwischen den Obliegenheiten der Postanstalten und den Pflichten der Orts-Obrigkeiten und der Fuhrleute. Jene Vorschriften und deren Erläuterungen und Zusätze sind in der Folge das Grundgesetz geworden.

Die Erweiterung und größere Ausbildung der Posten begann 1746 mit dem Regierungsantritt Friedrichs des Großen. — Schlesien wurde aus Staatsgründen einige Jahrzehnde hindurch als eine abgesonderte Provinz, und diesem zufolge auch das Postwesen, in Beziehung auf Rechnungs- und Kassen-Führung, getrennt gehalten. Dasselbe war mit dem Postwesen in Ostfriesland der Fall.

Als eine höchstmerkwürdige Periode in der Verwaltung des Postwesens ist die Zeit der sogenannten französischen Post-Regie in Preußen sehr bezeichnend.

Friedrich der Große hatte, nach dem Hubertsburger Frieden von 1763 in einer Unterredung mit dem berühmten gelehrten Claude Adrian Helvetius von diesem die Vortrefflichkeit der Finanz-Einrichtungen in Frankreich rühmen gehört.

Der König beschloß, jene Einrichtungen auch in seinem Lande einzuführen. Der König verordnete 1766 die vom französischen Finanz-Minister empfohlenen Bernard und de la Hogue zu Intendanten, und den Moret zum Regisseur sämmtlicher Post-Anstalten. Diese drei Franzosen setzten aber vor dem Beginn ihrer Amtsführung eine Versammlung der ältesten, redlichsten und erfah-

renſten Preußiſchen Poſtbeamten nieder, mit welchen gemeinſam die Gegenſtände berathen und das Gutbefundene verwirklicht wurden.

Die neue oder franzöſiſche Poſtverwaltung wurde Poſt-Regie, auch Adminiſtration; die Verſammlung der erwählten Preußiſchen Poſt-Beamten aber die Poſt-Commiſſion genannt. Von dieſer letzteren ſind alle dieſe öffentlichen Einrichtungen entworfen, und mit Genehmigung des Königs, und unter Mitwirkung der neuern Obern eingeführt worden, welche mit wenigen Abänderungen bis zum Kriegs-Jahre 1806 beſtanden.

Denn jene Männer beſchränkten ſich nicht auf den angewieſenen Zweck, den Ertrag der Poſt-Einkünfte zu erhöhen, — ſie verbreiteten auch ihre Einſicht und ihr Wirken auf alle Zweige des Poſtweſens, und auf das Abſchaffen vieler Ungebührniſſe, Mißbräuche und nutzloſer Einrichtungen.

Sie vereinigten z. B. das ſchon ſeit 1742 von den Provinzial-Miniſterien und der Kammer in Breslau willkürlich verwaltete und feſtgehaltene Poſtweſen in Schleſien mit den übrigen Preußiſchen Staaten, und ordneten daſſelbe dem General-Poſtamte unter; — ſie beſtimmten die Verfaſſung der Poſthaltereien, und einen feſten, dem Wechſel der Kornpreiſe angemeſſenen Zahlungsſatz als Poſtfuhrgehalte; — ſie gaben jedem Poſtamte eine freilich etwas erhöhete, aber doch nach Billigkeit und den Orts-Entfernungen verfaßte Porto-Taxe für alle Gegenſtände; — ſie ſchafften das langwährende Umladen der Poſtſtücke auf jeder Station ab, und führten durchlaufende verdeckte Wagen ein, von denen nur die im Orte verbleibenden Poſtgüter abgenommen wurden; — ſie verfaßten eine ſehr umſtändliche Dienſt-Unterweiſung für die

Postmeister, — ein neues Reglement für die Lohn=Fuhrleute und das Extra=Postwesen, — und verminderten die von den Landes=behörden fast unbegrenzt ausgedehnte Porto=Freiheit auf Briefe, Packete und Geldsendungen. — Post=Inspectoren wurden aufs neue bestellt, um stets die Course zu bereisen, den Mängeln abzu=helfen, über die Berichte und Vorschläge der Postämter ihr Gut=achten abzustatten, — die nachlässigen Postbeamten anzuzeigen und die Vorschriften überall erfüllen zu lassen.

Dies waren die Hauptwerke der damaligen Post=Verwaltung, welche so viel Gutes gründete und einen erfolgreichen Einfluß auf das Postwesen und das ganze Land ausübte. — Nach drei Jahren (1769) lösete sich die französische Postherrschaft auf, als die schänd=lichsten Betrügereien des entwichenen Bernard und des Moret das Aufhören geboten, — der Staats=Minister von Dorschau die Lei=tung des Postwesens übernahm, und die Fremdlinge nebst ihrem Anhange verabschiedete. Die von der Post=Commission eingeführten nützlichen Anstalten und Verordnungen blieben in ihrer Kraft.

Die Vergrößerung des Preußischen Staates machte die Ver=mehrung der Post=Anstalten und Beamten nothwendig, auch paßten die Vorschriften der alten Postordnung von 1712 gar nicht mehr; — ein neues Postgesetzbuch blieb daher ein Hauptbedürfniß. Als dieses neue Post=Gesetz erschien unter'm 16ten November 1782 die neue „Post=Ordnung," welche noch bis heute Gesetzes=kraft hat.

Mit dem Schlusse des achtzehnten und dem Anfange des neunzehnten Jahrhunderts trat eine fast gänzliche Umformung des Preußischen Postwesens in der Verbesserung seiner Hauptbestand=theile ein. Sie betraf insonderheit einige der wesentlichen Gegen=

stände, welche längst der Vorwurf des Bedürfnisses, der laute Wunsch der Reisenden und Posthalter gewesen waren.

Der erste Punkt enthielt die Bestimmung der Stations=Entfernungen, oder die Meilenzahl auf den großen Poststraßen, damit der Reisende wußte, wie viel er zu zahlen hatte, und der Posthalter, wie viel ihm gebührte. Beide bis dahin stets streitigen Sätze wurden nun durch geometrische Vermessung der Hauptwege geschlichtet, und dadurch jedem Theile die Grenze der Gebühren und des Forderns bestimmt. — Die Vermessungen hatten keinen Einfluß auf das Brief=Porto, sie setzten nur das richtige Verhältniß der Zahlungen und der Unterhaltungskosten fest, und hoben durch die Bestimmung der Orts=Entfernungen die Klagen der Reisenden, Versender und Posthalter auf. — Ueberdies wurden die Entfernungs=Punkte auf den Stationen durch Meilen=Pfeiler bezeichnet.

Ein zweiter, fast der wichtigste Gegenstand, betraf die Verbesserung des Post=Fuhrwesens, weil ohne sie aller Aufwand der Postenstellen und die strengsten Maaßregeln der Postverwaltung fruchtlos bleiben. — Der gesunkene Zustand des Post=Fuhrwesens war durch vielfache, wenig gerügte, selten angezeigte Mißbräuche auch durch die Behörden herbeigeführt worden, welche gerade durch ihre Theilnahme zur Aufrechterhaltung des Post=Fuhrwesens beitragen sollten.

Zu den verheimlichten großen Uebeln gehören die After=Verpachtungen der Posthaltereien und der einzelnen Postfahrten, bei welchen jeder Theil gewinnen wollte, was entweder nur durch Verminderung des Viehfutters, oder durch den möglichst niedrig=

sten Lohn der Postknechte und durch Betrug, z. B. Mitnahme uneingeschriebener Reisenden und Packete, erlangt werden konnte.

Jeder entdeckte Privat-Vertrag ward nunmehr streng und und scharf bestraft (für jeden Groschen Pachtgeld Ein Thaler Strafe) jedes Fuhr- und Rittgehalt den Kornpreisen des Orts angemessen und mit einigem Gewinn für den Unternehmer festgestellt, baare Unterstützungen wurden sogleich bewilligt, wo sie Noth thaten, aber auch auf deren bezweckte Anwendung gehalten, — und zugleich Sittlichkeit und strenge Dienstführung der Unter-Beamten, besonders der damals in ganz Deutschland noch rohen Menschenklasse, der Postillone, eingeführt und eingeschärft, auch jede Verletzung des anständigen und des höflichen Betragens ohne Nachsicht oft militairisch gerügt.

Ein dritter Gegenstand — die Klage der Postfahrer und Reisenden über die Schwere, Unbehülflichkeit und das Unbequeme der Postwagen, — forderte eine Abhilfe. — Der Post-Chef (damals der erste Staats- und Cabinets-Minister Graf von der Schulenburg-Köhnert) forderte inländische und auswärtige Sachkundige und geschickte Männer auf, Modelle und Probewagen einzusenden; keine Kosten wurden gescheuet, selbst mißglückte Versuche blieben nicht unbeachtet. Die Schwierigkeit lag in der Befriedigung der Forderung und des Bedürfnisses, daß jeder Wagen für die Reisenden bequem, und dennoch zum Fortbringen vieler Postgüter eingerichtet sei.

Der vierte Punkt war auf das Extra-Postwesen gerichtet. Die deshalb erlassene Verordnung vom 22sten October 1800 umfaßte alle Gegenstände, worüber etwa Streit entstehen konnte; sie sagt, was der Reisende fordern darf, und in wie fern

das Begehren oder die Weigerung der Postfahrer begründet sind, bestimmt mithin die Befugnisse und Obliegenheiten Jener und die Pflichten der letztern.

Der fünfte Gegenstand war die Wiederherstellung der Post-Inspectoren. Die Ernannten und deren Nachfolger sind noch bestimmt, die Postanstalten ihres Bezirks unter steter Aufsicht zu haben, auf das Befolgen der Verordnungen in allen Zweigen des Postdienstes zu halten, auf ihren fast täglichen Bereisungen die Abweichenden im Dienst- und Rechnungswesen zu belehren ꝛc., neue Postanlagen und nützliche Veränderungen in Vorschlag zu bringen, die Entwürfe und Pläne an Ort und Stelle zu prüfen, den Befund und ihr Gutachten der Ober-Post-Behörde anzuzeigen, und den von letzterer genehmigten Vorschlag auszuführen. Diese Männer sind es, welche die Stelle der Oberbehörde vertreten und für Alles verantwortlich bleiben.

Der sechste Punkt entschied die Portosätze. — Die von der Post-Commission im Jahre 1766 entworfenen, vom Könige Friedrich II. bestätigten Post-Taxen waren nicht mehr anwendbar, theils weil durch die Vermessung der Haupt- und der bedeutenden Seiten-Course eine große Verschiedenheit der Meilenzahl gegen die vormals nach willkührlichen Annahmen, als weit geringer bestimmte Entlegenheit der Oerter eintrat, theils weil Gerechtigkeit und strenge Billigkeit forderten, daß den Postanstalten auch das zukomme, was ihnen gebührt.

Durch die, in Folge des Lüneviller Friedens vom Jahr 1801 und des Reichs-Deputations-Hauptschlusses von 1803, an Preußen gefallenen Entschädigungs-Provinzen trat Preußen in den Rang der Haupt-Post-Staaten Europa's.

1805 besetzte Preußen die Hannöverschen Lande in Folge einer Uebereinkunft mit Frankreichs Kaiser, und das dortige Postwesen ward ganz auf Preußischen Fuß gebracht. Die folgenden Kriegs-Ereignisse vom Jahre 1806 gehören der Staatsgeschichte an. In dieser Krieges-Periode erhielt sich das Postwesen nur kümmerlich und die Fortschritte durchgreifender Verbesserungen waren gestört.

Die Vergrößerung des Preußischen Staates nach dem glorreich beendigten Kriege mit Frankreich von 1813 — 1815 brachte auch wieder eine größere Regsamkeit in das Postwesen, und in allen neu acquirirten Provinzen ward das Postwesen nach den Preußischen Verwaltungs-Normen organisirt; der damalige General-Postmeister von Seegebarth hat sich dafür hoch verdient gemacht, indem er überall mild und schonend verfahren ist, und seine Aufgabe unter voller Anerkennung Seitens seines Monarchen und des Publikums gelöset hat. Segen seinem Andenken!

Im Jahre 1821 trat dieser um das Preußisch-Deutsche Postwesen hochverdiente Post-Chef freiwillig ab, indem er durch Schlaganfälle die Last des Dienstes nicht mehr zu ertragen vermochte, und es trat nun der jetzige Post-Chef von Nagler an die Spitze des Preußischen Postwesens, und zwar vom 18. Juni 1821 bis zum 4. April 1823 nur als Präsident des General-Postamtes, unter dem damaligen Staatskanzler Fürsten von Hardenberg, als dem vom Könige ernannten Chef des Postwesens.

Von dem Letzteren wurden durch eine besondere Post-Reorganisats-Commission, unter dem Vorsitze des damaligen Chefs der General-Controlle, Geheimen Staats-Ministers Grafen von

Lottum, diejenigen Verbesserungen vorbereitet, welche später dem Preußischen Postwesen den ersten Rang in Deutschland gesichert haben, und dem jetzigen Chef des Preußischen Postwesens gebührt daher der Ruhm und das hohe Verdienst, die weisen Absichten seines Monarchen, wie des damaligen Post-Chefs, Fürsten von Hardenberg, in Beziehung auf eine fortschreitende, zeitgemäße Verbesserung des Postwesens in Preußen, klar erkannt und kräftig durchgeführt zu haben.

Demgemäß bestehen folgende Post-Einrichtungen:

1. Reitende Posten.

Diese sind zum schleunigen Fortschaffen von Briefen und Zeitungen bestimmt, und selbst wenn die Brief-Felleisen mit zwei Pferden courirmäßig gefahren werden, behalten diese Posten dennoch die Bezeichnung: Reit-Posten.

Diese Briefposten sind für den Staat die gewinnreichsten und für das Publikum die annehmlichsten in Beziehung auf die schleunigsten Beförderungen der Correspondenzen und Zeitungen.

2. Ordinair-fahrende Posten.

Diese Posten befördern: Personen, Packete und Gelder, Briefe und Zeitungen, und werden gewöhnlich durch Conducteure oder Schirrmeister begleitet.

3. Schnellposten, Eilwagen.

Schon im Jahre 1804 wurden verschiedene Versuche angestellt mit der nachgeahmten, vom Grafen von Chabannes in Paris (eigentlich von einem Engländer) erfundenen Gattung von Geschwindwagen; aber die ganz eigenthümliche Bauart der künstlichen Axen und Naben, und die Schwierigkeit, das unterweges schadhaft gewordene Räderwerk ausbessern zu können, verstatteten

nicht, dies höchst zerbrechliche Fuhrwerk selbst als Personenwagen zu benutzen.

Hierin liegt der geschichtliche Beweis, daß in Preußen wegen Einführung der Schnellposten oder Eilwagen in Deutschland die erſten Versuche gemacht worden sind.

Am 1. April 1819, also noch unter dem verdienstvollen Post-Chef von Seegebarth, wurden die jetzigen Schnellposten oder Eilwagen zuerst zwischen Berlin und Magdeburg, und am 1. Juli 1820 zwischen Coblenz und Trier, unter dem Namen Personenwagen, eingeführt, eine Nachahmung der in England gebräuchlichen **Mail coaches** (Briefpost- und Personenwagen zugleich).

Die überzähligen Reisenden des Hauptwagens werden in besondern Beichaisen befördert; der Posthalter jeder Station empfängt das Personengeld der Mitfahrenden für die Hergabe der Beichaise aus der Post-Kasse; die letztere gewinnt also dabei nichts. Mit diesen Eilwagen werden, außer den Briefen und Zeitungen, auch Geldbriefe und kleine Packete befördert. Bei Entfernungen unter 10 Meilen wird das gewöhnliche Porto der fahrenden Post, über 10 Meilen aber noch ein Zuschlag von 50 Procent gerechnet. Schriften bis 16 Loth schwer werden wie Briefe austariret; die mehrwiegenden müssen von einer besondern Adresse begleitet sein, und jenes Porto muß ebenfalls mit 50 Procent Zuschlag erhöhet werden.

4. Die Personen-Posten

sind eine Einrichtung zur wohlfeileren Beförderung vieler Personen in einem Wagen zu 12 bis 15 Sitzen. Sie haben nicht die schnelle Beförderung der Eilwagen, sind jedoch bei dem Publikum sehr beliebt; daher dergleichen Posten in der neuern Zeit auch auf

den Hauptcourſen eingerichtet worden ſind, und mit theilweiſer Aufhebung der bisherigen, für das Poſt=Aerarium ſehr beſchwerlich werdenden Schnellpoſten noch eingerichtet werden.

Auch mit dieſen Perſonenpoſten werden, nach dem Poſten=laufe, Briefe, Zeitungen, Geldbriefe und kleine Packete befördert.

Die Perſonenpoſten vertreten zugleich die früheren beſondern Poſt=Diligenzen und Journalièren.

5. Güter=Poſten.

Die Einrichtung der Perſonen= und Schnell=Poſten hat da=hin geführt, für die Beförderung der Güter beſondere Güter=Po=ſten ohne Paſſagier=Mitnehmen einzurichten; eine Ein=richtung, die ganz zeitgemäß erſcheint, nur iſt zu beſorgen, daß die Einnahmen aus den beſonderen Güterbeförderungen die Koſten derſelben nicht decken werden.

6. Kariol=Poſten

verbinden unwichtige Orte mit der nächſten Poſtanſtalt, oder mit den nächſten Courſen. Sie vertreten die Stelle einer reitenden und fahrenden Poſtverbindung ohnePaſſagier=Beförderung. Wollen Reiſende ſich derſelben bedienen, ſo verbleibt dem Poſthalter das Perſonengeld.

7. Waſſer=Poſten, Segel= und Dampf=Schiffe.

Für Rechnung der Poſt findet eine ſolche Poſtverbindung in den Sommer=Monaten zwiſchen Stralſund und Ystadt in Schwe=den Statt, welche in der neueren Zeit mit Kopenhagen in Ver=bindung geſetzt worden iſt. Die Dampfſchiffe zwiſchen Lübeck und Petersburg legen an der Neu=Vorpommerſchen Küſte an, und findet durch dieſelben in den Sommer=Monaten auch eine Preu=ßiſch=Ruſſiſche Poſt=Verbindung Statt.

8. Boten- oder Fuß-Posten

bestehen darin, daß durch einen vereideten, von der Post besoldeten Mann zwischen einzelnen Postanstalten Briefe, kleine Packete und Gelder bis zum Betrage der gestellten Caution für Rechnung der Post regelmäßig abgefertiget werden. Diese Fußboten haben Postbekleidung, dürfen sich aber mit dem Colligiren und Distribuiren von Briefen ꝛc. für eigene Rechnung nicht befassen. Der Contract wird unter Vorbehalt der Kündigung auf bestimmte Zeit abgeschlossen.

Als eine Ausdehnung und zeitgemäße neuere Einrichtung der Fuß-Posten sind:

Die Land-Fuß-Posten oder Briefträger

hier rühmend zu erwähnen.

Vor 1825 war keiner Postanstalt gestattet, sowohl die von den Orts-Einwohnern, als auch von den Bewohnern in der Umgegend aufgegebenen Briefe

an Einwohner in Flecken, kleinen Städten, einzelnen Landsitzen, Dörfern, Forsthäusern, Mühlen ꝛc., die nicht auf der Poststraße lagen,

zur Bestellung anzunehmen, weil Landboten fehlten; auch war es untersagt, solche Briefe durch die zur Abholung der Briefe sich einfindenden Privat-Boten an den Bestimmungs-Ort befördern zu lassen. Besonders fühlbar war dieser Mangel in Städten, wo sich Justiz-, Domainen-, Amts- und andere Behörden, Commissarien befanden, welche mit Bewohnern solcher Oerter, wohin keine Posten gingen oder durchkamen, im Schriftwechsel standen und jedesmal Extra-Boten senden mußten. Die längst gehegten und geäußerten Wünsche wurden lauter, daß die Ober-Post-Behörde eine

Anordnung zum Bestellen dieser sogenannten Landbriefe (Briefe aufs Land) treffen möge. — Die Erfüllung folgte in der Annahme einiger Land=Briefträger, welche wöchentlich zwei= bis dreimal in der Umgegend des Bezirks Briefe, Adressen, Zeitungen und Amtsblätter, gegen ein billig abgemessenes Bestellgeld an die Post=Kasse, bestellen, woraus diese Land=Briefträger, nach dem mit ihnen auf Kündigung geschlossenen Contract, von der Post=Anstalt gelohnt werden. Diese Land=Briefträger sind zugleich verpflichtet, von den Landbewohnern Briefe und kleine Packete gegen das Bestellgeld anzunehmen, und auf die Postanstalt zur Beförderung und Berechnung abzugeben.

9. Stadt=Post=Expeditionen

sind in der neueren Zeit in Berlin und mehreren andern Hauptorten nach dem Muster der englischen Stadt=Post=Einrichtung constituirt worden, und jedenfalls als eine im Interesse des Publikums eingetretene und gut rentirende Einrichtung rühmend anzuerkennen.

10. Extra=Post=Courier= und Estafetten=Beförderung.

Dem Extra=Post=Institute, als einem besonderen Zweige des Postwesens, hat der jetzige Post=Chef seine besondere Aufmerksamkeit zugewendet; die darin herrschende Ordnung hat daher auch die öffentliche Anerkennung erhalten; indeß ist nicht zu läugnen, daß dieses Institut nur durch große Opfer aus den bereiten Post=Einkünften in dem gegenwärtigen Zustande aufrecht erhalten werden kann, da dem Post=Fiscus aus dem Extraordinarium vom Gesammt=Verdienste der Posthalter nur $2^1/_2$ Sgr. von jedem Thaler zufließen, und die Expeditions=Gebühren für Absendung von Privat=Estafetten ohne Bedeutung sind.

Indeß das Preußische Extra=Post=Institut ist ein glänzendes.

Um die Wichtigkeit des Postverkehrs in Preußen zu erkennen, nehmen wir hier die Resultate der von der Preußischen Postbehörde für die Jahre 1836 und 1837 veröffentlichten statistischen Uebersichten auf; — darnach sind im Jahre 1837 mit den Staats=Posten befördert worden:

a. 245,469,000 Thlr. Gelder, in Gold, Silber, Papiergeld und Cours habenden Papieren, porto=pflichtige und portofreie zusammen;
b. 19,678,000 Pfunde in Packetsendungen überhaupt;
c. 622,000 Personen;
d. 34,326,000 Stück Briefe incl. Adressen,

und von sämmtlichen Preußischen Posten sind 1837 an Meilen zurückgelegt worden:

auf 180	Schnell= und Personen=Post=Coursen		707,228	Meilen.
= 390	Fahrpost=Coursen	= = =	730,833	=
= 214	Reitpost=Coursen	= = =	153,237	=
= 385	Boten=Post	= = = =	225,334	=
		Summa	2,050,680	Meilen.

Solche Resultate zeigen die große Regsamkeit in dem gesammten Postverkehr eines Staates, wo die Verwaltung von dem Bestreben durchdrungen ist, das Postwesen im Interesse des Publikums zur höchsten Vollkommenheit zu bringen.

In Folge der vom hochseligen Könige im Jahre 1824 genehmigten Beschlüsse der damals niedergesetzten Immediat=Commission zur Untersuchung des Staats=Haushaltes erschien unterm

24sten December 1824 ein neues Post=Tax=Regulativ, und alle finanziellen Verhältnisse der Postverwaltung wurden hiernach zu Gunsten des Staats=Haushaltes neu geordnet. Die Resultate haben alle Erwartungen übersticgen. Schon im Jahre 1821 erschien unterm 15. December das neue Zeitungs=Regulativ, und unterm 10ten Januar 1824 das Gesetz wegen Einführung der Abgabe auf Personenfuhren der Miethskutscher pro Pferd und Meile einen Silbergroschen, bei Fuhren über 2 Meilen Entfernung vom Stations=Orte.

Diese letztere für das Lohnfuhr=Gewerbe und die Reisenden sehr drückend gewesene Abgabe haben des Königs Majestät auf die dringenden Anträge der Provinzialstände im vorigen Jahre, vom 1sten Januar 1842 ab, ganz aufgehoben.

Die Fortsetzung der Post=Verbesserungen in Preußen durch den jetzigen Post=Chef, Geheimen Staats=Minister und General=Postmeister von Nagler, wird im nächsten Jahre erfolgen, da von dem Letztern jetzt ein neues Post=Gesetz für Preußen vorbereitet wird; und werden wir in dem desfallsigen Artikel dann eine summarische Wiederholung aller Haupt=Momente der Preußischen Post=Reformen unter dem gedachten Chef vom Jahr 1824 ab geben, indem der Raum für diesen Jahrgang eine längere Ausführung dieses interessanten Gegenstandes nicht zuläßt.

Posthalterei-Zustände in den deutschen Bundesstaaten.

I. Im fürstlich Thurn- und Taxisschen Post-Gebiete.

Das fürstlich Thurn- und Taxissche Post-Directions-Gebiet erstreckt sich über folgende deutsche Bundesstaaten:

1. Königreich Würtemberg.
2. Kurfürstenthum Hessen.
3. Großherzogthum Hessen.
4. — Sachsen-Weimar-Eisenach.
5. Herzogthum Nassau.
6. Herzogthum Sachsen-Coburg-Gotha.
7. — — Meiningen-Hildburghausen.
8. — — Altenburg.
9. Landgrafschaft Hessen-Homburg.
10. Fürstenthümer Reuß.
11. — Hohenzollern.
12. — Lippe-Detmold.
13. — Schaumburg-Lippe.
14. — Schwarzburg-Rudolstadt und Sondershausen.
15. die freien Städte Frankfurt, Lübeck, Hamburg und Bremen.

1.

Das Postfuhrwesen für den gewöhnlichen Postdienst wird in dem gedachten Post-Gebiete von der fürstlichen Post-Administrations-Behörde zu Frankfurt a. M. Einzelnen, sowohl hinsichtlich ihrer Vermögens-Verhältnisse, als ihrer sonstigen Eigenschaften gehörig qualificirten Subjecten, und zwar nach abzuschließenden speciellen Contracten übertragen, in welchen denselben für die zu übernehmenden Dienstleistungen geeignete Vergütungen zugesichert werden.

2.

Das Extra-Postfuhrwesen aber wird eben diesen Personen (welche die Bezeichnung: Post-Stallmeister haben) zu ihrem eigenen Vortheile gegen die alleinige Verpflichtung pünktlicher Bedienung des Publikums überlassen, worüber jedoch die gedachte fürstliche Postbehörde die erforderliche Aufsicht führet.

3.

Nach der Natur des fürstlich Thurn- und Taxisschen Postwesens und dessen Abtheilung nach den verschiedenen Staats-Gebieten bestehen zwar allgemeine landesherrliche Verordnungen über den Postfuhrdienst nicht, jedoch wird das Ganze nach möglichst gleichförmigen für die einzelnen nach den verschiedenen Territorial-Postanstalten eingerichteten Post- und Extra-Post-Ordnungen geleitet.

4.

In den von Seiten der fürstlich Thurn- und Taxisschen Post-Administration mit den betreffenden Poststallmeistern abzuschließenden Contracten wird beiden Theilen gewöhnlich eine halbjährige Aufkündigung vorbehalten.

5.

Bei Regulirung der Bespannung und Ladung der Hauptwagen wird besonders auf die Beschaffenheit der zu befahrenden Wege Rücksicht genommen; auf jeder Chaussee besteht jedoch der Grundsatz, daß bei Diligencen 1700 ℔ mit vier Pferden befördert werden müssen; von 1701 ℔ bis incl. 2600 ℔ werden zwei Vorspann-Pferde, resp. ein Beiwagen mit zwei Pferden, von 2601 ℔ bis 3100 ℔ noch ein weiteres Pferd, und so immer für jede fernere 500 ℔ ein Pferd mehr vergütet.

6.

Die Postfuhr- und Rittbesoldungen der einzelnen Poststallmeister normiren sich auf verschiedene Weise; und zwar, sind dieselben nach einem festen Typus bestimmt, dann werden in der Regel für die ordinairen Dienstleistungen pro Pferd und einfache Station ein Gulden und 12 Xr. vergütet; theils aber richtet sich die Vergütung der ordinairen Dienstleistungen auch nach der jeweilig bestehenden Extra-Post-Taxe, in welchem Falle dann die Vergütung für erstere jedesmal 15 Xr. weniger als letztere pro Pferd und Station beträgt.

Ueberhaupt wird bei Bezahlung der Dienstleistungen der Posthalter auf örtliche Verhältnisse sehr viele Rücksicht genommen, wobei Beschaffenheit der Wege, bergige Gegenden, Fourage-Preise, Frequenz des ordinairen, sowie des Extra-Post-Dienstes sehr in Betracht kommen. Außer den Vergütungen für die Dienstleistungen selbst stehen diesen Posthaltern keine weitere Vortheile zu, wenn nicht etwa diejenigen darunter gerechnet werden, welche ihnen durch die Extra-Posten, deren Bezüge denselben anheimfallen, zufließen.

7.

Die Controle der für Beförderung der Ueberfracht in Anwendung kommenden Ladungs- und Zahlungs-Sätze führt die Rechnungs-Behörde bei der Direction.

Jede Person ohne Gepäck wird zu 120 ℔ und mit Gepäck zu 170 ℔ Fracht gerechnet.

8.

Zur Sicherung des Extra-Postwesens genießen die Posthalter die Vergünstigung, daß der Pferdewechsel der Hauderer unterweges bei ihren Lohnfuhren verboten ist, und kein Reisender, welcher mit Extra-Post angekommen ist, von einem Orte, wo eine Extra-Post-Anstalt besteht, mit Hauderer-Pferden wieder weiter fahren darf, wenn er sich nicht eine bestimmte Zeit über (in einigen Landen 24, in andern 48 Stunden) in dem fraglichen Orte aufgehalten hat.

9.

Abgaben von Seiten der Posthalter an die Post-Casse bestehen bei der fürstlich Thurn- und Taxischen Post-Administration nur in Kurhessen, wo dieselben 2 Procent ihrer Post-Einnahme an die Postkasse zu vergüten haben.

10.

Die Häuser der Post-Stallmeister sind zu Kriegszeiten als vom Staate geschützte Orte frei von Einquartierung; auch haben sie die Berechtigung, die mit den Posten ankommenden Reisenden zu bewirthen, und eben so ist die Orts-Obrigkeit verbunden, bei dem Mangel an Post-Pferden den Poststallmeister durch Aushülfs-Pferde zu unterstützen.

11.

In einigen Landen sind die Hauderer genöthigt, bei den Post-Stationen, von welchen sie ab-, oder an welchen sie vorbeifahren, sogenannte Hauderercheine zu lösen, wofür sie dem betreffenden Posthalter eine gewisse Abgabe zu entrichten haben.

12.

Die Postillons-Monturen für den Extra-Postdienst müssen von den Posthaltern angeschafft und unterhalten werden, da ihnen von diesen Fahrten der Verdienst auch lediglich allein überlassen bleibt. Für den ordinairen Dienst dagegen werden die Postillonsmonturen von der Post-Administrations-Behörde gestellt, und zwar in Hut, Jacke, Oberrock, oder Mantel, Horn und Hornschnur. Diese Lieferung von Seiten der Post-Administration an die Posthalter geschieht nun größtentheils in natura, auch wohl bei einigen in baarem Gelde. Die Lieferung der Postmonturen in baarem Gelde hat zwar den Vortheil, daß die Posthalter dabei desto mehr auf größere Schonung und somit auf größere Reinlichkeit der Monturen sehen, weil es ihr eigener Vortheil ist, wenn die Postillone desto länger mit derselben Montur ausreichen; dagegen hat aber diese Lieferung auch den wesentlichen Nachtheil, daß besonders nachlässige und eigennützige Posthalter oft das zum Behuf der Anschaffung der Postmonturen gezahlte Geld für sich behalten, und die Postillons, besonders an Orten, wo die Aufsicht nicht so häufig sein kann, wenn auch nicht ganz ohne, doch oft in schlechten Postmonturen Dienste verrichten lassen; jedenfalls hat die Lieferung der Postmonturen in natura entschiedenen Vortheil für den Postfuhrdienst.

13.

Eine große Garantie für ein gutes Postfuhrwesen in dem Directions=Bezirke der fürstlich Thurn= und Taxisschen Post=Verwaltung liegt hauptsächlich darin, daß mit den Posthaltern nicht oft gewechselt wird, sondern daß eine wohleingerichtete Posthalterei=Verwaltung in der Familie von Glied zu Glied belassen wird; hierin ist auch der Grund zu finden, warum das Ganze so gut geordnet gehalten wird.

14.

Eigentliche Belohnungen der Postillone bestehen bei der fürstlich Thurn= und Taxisschen Postanstalt außer dem gewöhnlichen Trinkgeldbezuge nicht, jedoch werden denselben in besondern Fällen Unterstützungen verabreicht, wobei Alter, Mangel, lange Dienstzeit, gute Aufführung in Berücksichtigung kommen.

15.

Vergehen der Postillone, welche zur Anzeige kommen, werden auf das Schärfste und selbst mit Dienstentlassung bestraft, welches letztere um so härter ist, als kein Posthalter einen Postillon aufnehmen darf, der nicht von seinem vorigen Herrn ein gutes Zeugniß aufweisen kann.

Die beste Art, gute Postillone zu erhalten, möchte wohl die sein, wie sie in dem Großherzogthume Hessen besteht, wonach die Postillone, so lange sie als solche im Dienste sind, von aller Militair=Dienstpflicht frei bleiben, sobald sie aber aus irgend einem für sie nachtheiligen Grunde ihren Postillonsdienst verlassen, sogleich wieder in die Militair=Dienstpflichtigkeit eintreten.

II. Im Königreiche Hannover.

1.

Das General=Post=Directorium wählt die Posthalter nach den über die Persönlichkeit der Individuen, ihren Ruf und ihre Vermögens=Umstände, sowie die, Behufs des Dienstes zu treffenden Einrichtungen durch die Obrigkeit erhaltenen Zeugnisse aus, und bestellt sie qua talis. Bei den Postbedienungen in den kleinen Städten, Flecken und auf dem Lande giebt dasselbe, ceteris paribus, den Postofficianten gern den Vorzug. In den größeren Orten richtet man die Wahl gemeiniglich auf solche Subjecte, welche durch ein sonstiges Gewerbe Gelegenheit haben, Knechte und Pferde zu unterhalten, und diesen eine Beschäftigung zu geben.

2.

Die Posthaltereien werden nur einem Individuum anvertraut, um keine getheilte Responsabilität zu haben. Die Ernennung erfolgt jedesmal vorbehaltlich einer, beiden Theilen zuständigen Kündigungsfrist, indem die Uebertragung einer Posthalterei kein Officium, sondern nur die anvertraute Besorgung eines Dienstzweiges ist.

3.

Die Bedingungen, unter welchen diese Besorgung erfolgen soll, regulirt das General=Post=Directorium, und zwar fast nach durchaus ganz gleichen Principien. Diese sind basirt auf eine billige Berücksichtigung und sonstige Preise des Taglohnes und der wirklichen Bedürfnisse, den Zustand der zu passirenden Wege, das normirte Ladungs=Gewicht, die Schnelligkeit, welche für den

Transport gefordert wird, und auf die sonstigen von dem Posthalter geforderten Leistungen.

4.

Will der Posthalter die ihm offerirten Bedingungen nicht eingehen, so ist ihm dies, oder die bisherigen nicht fortzusetzen, zur Endzeit der Contracte unbenommen, und die Administration wählt sich ein anderes Subject aus.

5.

Eine Verdingung findet nie Statt, und ein Minus oblatum wird, um nicht Schwindeleien zu veranlassen, nicht weiter berücksichtiget, als daß, wenn wegen besonderer Ursachen mehr als gewöhnlicher Preis bonificirt wird, auf die allgemeine Regel zurückgeführt wird, was man bisher theurer vergütet hat.

6.

Unter den, von der Administration selbst bestimmten Preisen giebt sie keine Contracte, weil ein billiger Vortheil dem Unternehmer bleiben, und er durch selbigen an den Dienst attachiret werden und im Stande bleiben soll, die immer mit Kosten und Risico verbundene Entreprise fortzusetzen. Ein häufiger Wechsel ist der Administration auf keine Weise nützlich.

7.

Verordnungen sind, hinsichtlich der Uebertragung der Relais, weder von dem Gouvernement, noch von der Administration ergangen. Letztere handelt hierunter nach den von ihr zweckmäßig erkannten Grundsätzen.

8.

Die gewöhnliche Contractsdauer wird auf drei Jahre, bei den reitenden Posten das Gewicht auf 120 Pfund, bei den fahren

den Posten auf 400 Pfund pro Pferd, der Preis verschieden, nach den sub 1. erwähnten Rücksichten bestimmt.

9.

Außer dem contractsweise bestimmten fixirten Ritt- und Fuhrlohne, wird dem Posthalter (welcher die Uniform zu tragen durch die Anstellung berechtigt ist) der exclusive Transport der Estafetten, Couriere, Extraposten, wie auch der Beiwagen zugesichert. Er hat als Posthalter dann die Befugniß, für Reisende eine Gastwirthschaft zu betreiben, und genießet dabei die Hülfe aller auf seinem Relais ausgegebenen Stations- oder Lohnfuhrscheine.

10.

Bei Ueberfracht wird bei den reitenden Posten, wenn das contractmäßige Gewicht überschritten, ein zweites Pferd, bei den fahrenden Posten hingegen, bis 400 Pfund mehr, ein Beipferd, bis 800 Pfund mehr, ein Wagen und zwei Pferde, bis 1200 Pfund mehr, ein Wagen und 3 Pferde vergütet.

Die Frachtzettel geben die Controle ab.

11.

Jedes Relais stellt quartaliter eine Liquidation über das posttäglich mehr beförderte Gewicht auf, sendet sie dem nächsten Relais, bis zu welchem der Transport stattgefunden, zur Attestirung zu, und das, mit der Zahlung der Contracts-Summe beauftragte Bureau berichtigt auch die Kosten der Ueberfracht. Etwanige Mängel und Irrthümer werden bei Revision der Rechnungen gerügt und defectiret.

Die Vergütung für die mehreren Pferde, wie für die Wagen, erfolgt resp. nach der Estafetten- oder Extra-Post-Taxe.

12.

Der Posthalter muß sich zufolge der Bestellung verpflichten, die nöthige Anzahl Knechte, Pferde und Wagen theils selbst, und in gutem Zustande zu halten, theils für deren Herbeischaffung binnen der bestimmten Frist auf seine Verantwortlichkeit zu sorgen. Er hat für die Hülfsfuhrleute, deren er sich bedient, ganz so einzustehen, als wenn sein Geschirr gebraucht sei; ihm ist dagegen die Auswahl derselben, und gänzlich überlassen, unter welchen Bedingungen er mit ihnen contrahiren will.

13.

Abgaben an den Staat hat der Posthalter qua talis **nicht** zu prästiren und von seinem Einkommen keinen Antheil herzugeben. Von der Contractssumme wird $^1/_2$ Procent der Posthülfs-Casse berechnet, und dieses derselben durch das Bureau berichtigt, welches die Auszahlung der Contracts-Summe besorgt.

14.

Bei Verpachtungen von Ackerländereien und Wiesen, abseiten der herrschaftlichen Administration, sucht das General-Post-Directorium den Posthaltern den Vorzug vor andern Concurrenten im eintretenden Falle zu sichern. Dasselbe giebt ihnen, sobald Ankäufe oder Erweiterungen der Relais-Einrichtungen zum Besten des Dienstes beabsichtiget werden, auf 2 bis 3 Jahre **zinsfreie** Vorschüsse, die durch terminliche Zahlungen und Zurückhalten eines Theils der Contractsgelder wieder restituirt werden. Nicht minder werden bei besondern Unglücksfällen durch Brand, Verlust von Pferden ꝛc. den Posthaltern extraordinaire Geschenke von dem General-Post-Directorium bewilligt.

15.

Die Posthalter müssen selbst für die Bekleidung ihrer Postillons sorgen, und ist auf diese Verpflichtung bei der Zusage der Contractspreise schon Rücksicht genommen. Sie haben für jede Irregularität, die wegen nicht gehöriger Uniformirung der Postillons zur Anzeige kommt, zu haften, und werden deshalb an Gelde gestraft. Den Relais ist jedoch, um die Uniform gleichmäßig zu haben, und um sie den Posthaltern wohlfeiler zu verschaffen, bekannt gemacht, zu welchem Preise sie ein hiermit beauftragter Officiant des General-Post-Directorii anschaffen könne und auf eingeschickte Maaße besorgen werde.

Von Zeit zu Zeit schenkt das General-Post-Directorium allen Relais, nach Maßgabe der Zahl der Postillons, mehrere Monturen. Gleichmäßig erhalten diejenigen Postillone, die resp. 14 und 20 Jahre gedient haben, ohne je gestraft zu sein, außer der Vergütung in Gelde, ein Collet geschenkt, welches von feinerem Tuche ist und ein Abzeichen enthält, durch welches die Anzahl Jahre constatirt, die der Postillon vorwurfsfrei gedient hat. Die hierunter getroffene Einrichtung entfernt zwar die Möglichkeit nicht ganz, daß die Posthalter nicht immer für hinlängliche und gute Uniformen sorgen; allein nur selten gehen derartige Anzeigen ein; werden solche Anzeigen bewährt gefunden, so läßt die Administration demjenigen Relais, gegen welches die Beschwerde gerichtet ist, auf dessen Kosten eine Anzahl machen und verfügt noch eine Geldstrafe. Diese Einrichtung erspart viele Weitläuftigkeiten und nicht im Voraus zu übersehende Kosten.

16.

Postillons, die vorwurfsfrei 14 Jahre gedient, erhalten ein

Geschenk an Gelde; diejenigen, die einen Unfall im Dienste erlitten, der sie dienstuntauglich macht, so wie diejenigen, die 20 Jahre tadelfrei gedient haben, auf Lebenszeit 26 Thaler jährliche Pension. Trifft sie im Dienste ein Unfall, der ihnen einen bleibenden Nachtheil veranlaßt, wenn gleich sie ferner dienen können, so erhalten sie die halbe Pension.

Benimmt sich ein Postillon besonders gewandt und verständig, so daß er für den Dienst dadurch nützlich wird, so wird ihm dafür ein Dienstjahr oder mehrere doppelt angerechnet.

Alle Belohnungen und Straf-Verfügungen wider Postillons werden allen Relais zur Aufmunterung und Warnung bekannt gemacht.

Das Hannöversche Post-Institut hat sich in Deutschland einen guten Ruf erworben, und jede Verwaltungs-Maßregel zeigt von einer umsichtigen Post-Politik, wodurch dem Publikum die Ueberzeugung gegeben wird, daß dessen Interesse mit dem des Postfiscus als ein Ganzes erkannt worden ist; auf diese Weise wird sich das Hannöversche Post-Institut auch seinen guten Ruf bleibend bewahren.

III. Im Königreiche Sachsen.

1.

Das Postfuhrwesen im Königreiche Sachsen ist entweder den Inhabern der Postämter, den Postmeistern, oder besondern Posthaltern übertragen. Da, wo die Posthaltereien von dem Postamte oder der Post-

Expedition getrennt sind, steht der Posthalter zunächst unter dem Postmeister des Orts.

2.

In jedem Falle wird der Posthalter auf Kündigung angenommen, von welcher jedoch von Seiten der Postadministration, ohne die dringendste Nothwendigkeit und ohne schwere Dienstvergehen, nie Gebrauch gemacht wird.

3.

Bei Anstellung eines Posthalters werden demselben ohne vorhergehenden Contract die normalmäßigen Fuhr- und Rittlöhne und Wagen-Vergütungen ausgesetzt, welche sein Dienstvorfahr für die Dienstleistungen bei den ordinairen Posten bezogen hat, und zwar ohne irgend einen Abzug; der Extra-Postdienst wird von diesen Posthaltern ebenfalls mit besorgt, und werden dieselben in den über das Fuhrwesen abgeschlossenen Contracten zur Haltung einer bestimmten Anzahl Pferde und Chaisen zu diesem Behuf, sowie für den ordinairen Dienst gleich bei der Annahme verbindlich gemacht.

4.

Wegen Uebertragung des Postfuhrwesens sind im Königreiche Sachsen weder von der Regierung, noch von der Postverwaltung besondere Verordnungen ergangen.

5.

Die bewilligten Postfuhr-Gefälle sind auf Normalsätze basirt:

a. Bei den ordinairen fahrenden Posten wird auf das Pferd pro Meile 10 Neugroschen, und wenn mit den nämlichen Pferden die Retourfahrt ohne allzulanges Stilllager geleistet

wird, die Hälfte vergütet. Letztere Vergütung steigt nach Verhältniß des längern Stilllagers der Pferde bis $^2/_3$ des obigen Satzes pro Pferd und Meile.

b. Bei den Eilposten werden $12^1/_2$ Neu-Groschen für das Pferd auf die Meile bezahlt.

c. Bei den reitenden Posten desgleichen.

Posthalter in solchen Gegenden, wo die Fourage in hohem Preise steht, erhalten höhere Normalsätze.

Steigen die Fourage-Preise über die angenommenen Normal-Preise, so werden für die Zeit der Theuerung Zulagen zur Unterhaltung der Posthalterei bewilligt.

6.

Auf den Haupt-Coursen werden die ordinairen Postwagen jeder Art von dem Post-Aerario unterhalten; für Seiten-Course stellen solche die Posthalter, denen dafür eine Vergütung ausgesetzt wird.

7.

Die Verhältnisse der Bespannung zur Ladung sind folgende:

a. Die Cariol-Posten sind zu 400 Pfd. Ladung und einspännig eingerichtet.

b. Die fahrenden Posten sind 2, 3 und 4spännig.

Bis zu 850 Pfd. Ladung werden 2 Pferde,
über 850 Pfd. bis 1250 Pfd. 3 —
über 1250 Pfd. bis 1650 Pfd. 4 —

normalmäßig vergütet. Ueber dieses Gewicht finden Beiwagen Statt.

8.

Wegen Uebernahme eines neuen Dienstes gegen die reglementmäßige Vergütung steht keinem Posthalter ein Widerspruchsrecht zu.

Uebrigens darf auch der Posthalter die ordinairen reitenden und fahrenden Posten, mit Ausnahme der Beiwagen, nicht anders als mit seinen eigenen Pferden und durch verpflichtete Postillone fortschaffen.

9.

Wenn die normalmäßige Ladung überstiegen wird, dann finden Beipferde und Beiwagen Statt. Auf jedes Beipferd werden 600 Pfd. gerechnet; alle Vorspann- und Nebenpferde werden nach dem Extra-Postsatze vergütet.

10.

Von dem Extra-Postverdienste haben die Posthalter von jedem Thaler $2^1/_2$ Neu-Groschen, und vom Estafetten-Verdienste 1 Neu-Groschen an die Postkasse zu entrichten.

Die in Königlichen Dienst-Angelegenheiten mit Extra-Post reisenden Post-Officianten werden unentgeltlich befördert.

11.

Die Posthalter haben das Recht, die Postreisenden zu bewirthen.

12.

Zur Fortschaffung der Extra-Posten und Beiwagen sind alle Pferde haltenden Ackerbürger oder Pächter verpflichtet, im Falle die Pferde nicht zureichen, die ihrigen unweigerlich herzugeben.

13.

Alle Posthäuser genießen die Vorrechte privilegirter Oerter, namentlich die Befreiung von aller Natural-Einquartierung; jedoch haben die Eigenthümer sich deshalb zu einem leidlichen Geldbeitrage zu verstehen, und sich hierüber mit den Orts-Obrigkeiten oder Communen zu vergleichen.

14.

Bei besondern Unglücksfällen der Posthaltereien werden denselben theils Unterstützungen, theils unverzinsliche Vorschüsse aus der Postkasse bewilligt.

15.

Die Postillone müssen alle zwei Jahre mit neuen Montirungen versehen werden; die Hälfte bis zu zwei Drittheilen der zum ordinairen Postdienste erforderlichen Post-Montirungsstücke wird den Posthaltern aus der Postkasse vergütet, die übrigen Montirungsstücke haben die Posthalter aus eigenen Mitteln anzuschaffen.

16.

Gutgediente und qualificirte Postillone werden zu Schaffnern bei den Postkutschen und ordinairen Posten befördert; außerdem erhalten alte, kranke, im Postdienste verunglückte oder unbrauchbar gewordene Postillons, wenn sie gute Zeugnisse für sich haben, jährlich kleine Gratificationen von 10 bis 12, höchstens 20 Thlr. aus einem dafür bestimmten Unterstützungsfonds.

In keinem deutschen Bundesstaate hat sich das Postwesen nach dem ganz richtigen commerziellen Finanz-Principe der Wohlfeilheit so ausgebildet, wie im Königreiche Sachsen; jede politische Maßregel in der Postverwaltung ist eine zeitgemäße und dem Fortschritte huldigende; wir haben hierbei nur auf die Porto-Erleichterungen überhaupt, wie auf die Ermäßigung des Porto für die Postsendungen auf den Eisenbahnen zu verweisen; und somit ist die Sächsische Postverwaltung in Deutschland diejenige,

welche zuerst den Impuls zu durchgreifenden Porto=Ermäßigungen gegeben hat; daher Ehre und Vertrauen dem würdigen Führer des Sächsischen Post=Instituts!

IV. Im Königreiche Baiern.

1.

In der Regel wird das Postfuhrwesen in Baiern dem Post=Expeditor eines Post=Amtes oder einer Station übertragen, und ein Dienstvertrag (Contract) mit ihm abgeschlossen, worin demselben zugleich die gute und gewissenhafte Besorgung des Post=Expeditionswesens, sowie die Beförderung der Estafetten und Extra=Posten zur Pflicht gemacht wird. Die Zahl der zu unterhaltenden Pferde, Chaisen ꝛc. wird darin zugleich festgesetzt, auch die von seinem Orte zu besorgenden Stationen, nebst den Entfernungen mit aufgenommen.

2.

Besondere Verordnungen über die Uebertragung des Postfuhrwesens bestehen nicht. Die Post=Verwaltung befolgt dabei die dafür angenommenen Grundsätze.

3.

Die Contracte werden auf keine bestimmte Zeit abgeschlossen, es ist darin aber beiden Theilen eine halbjährige Kündigung vorbehalten.

4.

Zwanzig Centner müssen bei guter und mittlerer Wegesbe=

schaffenheit, wo die regelmäßige Bespannung mit 4 Pferden bestehet, gefahren werden, bevor Beipferde in Ansatz kommen.

Das Gewicht eines Reisenden wird zu 150 Pfd., das eines Kindes zu 75 Pfd. gerechnet.

5.

Die Conducteurs sind verantwortlich, daß ohne hinreichenden Grund kein außerordentlicher Vorspann eintritt. Sie haben, im Fall solcher jedoch unumgänglich nöthig ist, für die betreffende Station Vorspannzettel als Rechnungsbeleg auszustellen, welche von dem Posthalter gesammelt und am Schlusse des Quartals der Rechnung beigefügt werden.

6.

Die Einwirkungen der Witterung und Wege können daher für diese oder jene Strecke gelten, aber niemals den Satz begründen: daß der Postwagen mit eben so vielen Pferden wieder abfahren müsse, als er angekommen ist, da dieses nur in sofern Anwendung findet, als das Verhältniß der Ladung, sowie die Beschaffenheit des Weges 2c. auf der weiteren Strecke sich nicht verändert.

Ist dieses der Fall, so darf weder Vorspann, noch ein Beiwagen beibehalten werden.

7.

Für die Beförderung der fahrenden Posten, Postwagen oder regelmäßigen Beiwagen erhält der größte Theil der Posthalter 54 Xr. pro Post (2 Meilen) und Pferd, ein großer Theil jedoch und alle in größern Städten 1 Fl., wohl auch als Ausnahme 1 Fl. 6 Xr. bis 1 Fl. 10 Xr.

Außerordentliche Vorspann=Pferde werden zu 1 Fl. bis zu 1 Fl. 15 Xr. bezahlt.

Für die Beförderung der Brief=Posten wird in Baiern der größte Theil der Posthalter auf den Fuß zu 50 Xr. per Post (oder 2 Meilen) bezahlt; ein beträchtlicher Theil derselben jedoch und alle in größern Städten erhält 1 Fl., im Königl. Baierischen Rheinkreise theils 1 Fl. 20 Xr. bis 1 Fl. 30 Xr. per Post.

8.

Außer dieser in den Contracten für die Beförderung der Brief= und fahrenden Posten stipulirten Bezahlung haben die Posthalter nur noch

a. den zufälligen Verdienst von Extra=Posten,
b. von Estafetten,
c. für die Expedition und Besorgung der Brief=Posten einen Porto=Antheil, theils zu $^1/_4$ oder $^1/_3$ des reinen Ertrags, nach Abzug der an fremde Posten zu vergütenden Auslagen, und
d. bei den fahrenden Posten $^1/_{10}$ dieses Ertrags von zahlbaren, daher nicht officiösen Postwagen=Stücken, und die Einnahme an Postwagen=Passagiergeldern.

9.

Wenn Beiwagen und Beipferde auf einer Station gestellt werden müssen, so finden folgende Ladungs=Sätze Statt:

bis zu 14 Centner — 2 Pferde.
von 14 bis 20 Ctr. — 3 =
von 20 bis 26 Ctr. — 4 =

bei mittlerer Weges=Beschaffenheit; bei schlechten oder grundlosen Wegen aber müssen

bis zu 10 Centner — 2 Pferde.
von 10 bis 15 Ctr. — 3 =
von 15 bis 20 Ctr. — 4 =

vorgespannt werden.

Für die Gestellung des bedeckten oder unbedeckten Wagens erhält der Posthalter für die einfache Post 30 Xr.

10.

Die Zahl der von jeder Station zu unterhaltenden Pferde und Chaisen für den ordinairen Post=Dienst ist zugleich mit auf die vorkommenden Extra=Posten berechnet. Sollten diese dennoch in vorkommenden Fällen nicht zureichen, so sind gesetzlich zunächst die Lohnkutscher verbunden, ihre Gespanne zur Aushülfe der Post zu gestellen. Hiernächst können nöthigenfalls auch die übrigen Pferdebesitzer zur Aushülfe herangezogen werden.

11.

Extra=Post=Reisende, welche sich einen in ihre Hände selbst kommenden Beweis über ihre Beförderung mit der Post verschaffen wollen, können sich bei der Post=Station, von der sie ausgehen, oder bei einer der folgenden, wo sie passiren, einen Extra=Post=Stunden=Zettel gegen die Gebühr von 12 Xr. verschaffen; dieser muß auf allen Stationen abgeschrieben werden.

12.

Von dem Verdienste, welchen die Posthalter bei den Extra=Posten, Estafetten rc. machen, oder von der Zahlung, welche solche erhalten, haben dieselben nichts an die Post= oder eine andere Kasse abzugeben.

13.

Die Posthalter genießen in Baiern fast gar keine besondere

Begünstigungen. Sie haben lediglich das mit dem Postwesen verbundene ausschließliche Recht, Reisende mittelst Ablösung zu befördern; von dem Rechte, Reisende mit Erfrischungen zu bedienen, machen größtentheils nur jene Gebrauch, die zugleich eine Wirthschaft besitzen, und in solchem Falle steht ihnen dieses Recht ohnedies zu.

14.

Allen Posthaltern, welche Brief-Posten, Postwagen, Diligencen zu befördern haben, wird nach Maßgabe der Postillons, welche solche halten müssen, alle Jahre, oder alle zwei Jahre, eine Anzahl Postmonturen unentgeltlich von der General-Post-Administration verabfolgt.

15.

Es sollen nur wenigstens 18 Jahre alte, übrigens für die Führung der Pferde ganz kräftige, des Reitens und Fahrens, sowie der Wege wohlkundige und dem Trunke nicht ergebene Subjecte in Dienst genommen, um als Postillone für die Beförderung der Reisenden ꝛc. verwendet zu werden, nachdem sie sich zuvor durch ein Zeugniß der betreffenden Polizei-Behörde, und falls sie schon im Dienst gestanden, annoch durch ein gutes Zeugniß ihres vorigen Dienstherrn als zulässig für den Postdienst ausgewiesen haben.

16.

Bei dem Postdienste verdienen sich die Postillone:

a. Trinkgelder von Extra-Posten,
b. bei den Postwagen 6 Xr. per Post für jeden Reisenden,
c. bei den Estafetten 8 Xr. pro Meile, und
d. erhält jeder Postillon aus dem Aerar für die Brief-Post-Beförderung sogenannte kleine Beiträge für seine kleinen

Montirungsstücke, und zwar für die wöchentliche Beförderung:

1 oder 2 mal, jährlich — 12 Fl.
3 oder 4 mal, jährlich — 18 Fl.
5 oder 6 mal, jährlich — 30 Fl.
7 mal, jährlich — 36 Fl.

17.

Wenn ein Postillon 20 oder mehre Jahre treu und tadellos gedient hat, so erhält er, sowie auch bei vorgekommenen Unglücksfällen im Dienste, eine zeitliche und ständige Unterstützung aus der Post-Armen-Kasse zu verschiedenem, den Umständen angemessenem Betrage.

Die gesammte Organisation des Postwesens in Baiern ist einfach geordnet, und die Verwaltung stets bemühet, das Interesse des Publikums voran zu stellen. Alle Maßnahmen der General-Post-Administration sind im Geiste der Humanität und des Fortschreitens gefaßt, und es ist beinahe zu erwarten, daß in Baiern das nachbarliche Beispiel der österreichischen Post-Reform, wenn die Ergebnisse einigermaßen günstig sind, die erste Nachfolge erhalten wird, weil die Sympathien der Regierung und der baierischen Nation zu sehr mit den österreichischen Bestrebungen harmoniren, wodurch das Gesammtwohl nur gewinnen kann.

V. Im Großherzogthume Baden.

Die Postbeamten, welche von der Großherzoglich Badenschen Ober=Post=Direction zu Carlsruhe unmittelbar und contractmäßig angestellt werden, sind:

a. Postverwalter und Posthalter in minder bedeutenden Orten, welche nebst dem Post=Stalle auch die Brief=Post= und Postwagen=Expedition zu besorgen haben;
b. Post=Stallmeister in größern Städten, und
c. bloße Relais=Posthalter auf einigen Stationen, wo weder Brief=Posten, noch Postwagen passiren, folglich nur Estafetten und Extra=Posten abgelöset werden.

2.

Zu den obengenannten Post=Diensten wird gewöhnlich ein angesehener begüterter Bürger des Orts, der in der Regel auch Gast= und Landwirthschaft treibt, gewählt, und mit demselben ein Dienstvertrag abgeschlossen, in welchem die einerseits zu übernehmenden Obliegenheiten, und die andererseits dafür zu gebende Belohnung des Näheren aufgeführt, und worin sich gegenseitig eine halbjährige Dienstaufkündigung vorbehalten wird.

3.

Ein solcher auf unbestimmte Zeit abgeschlossener Dienstvertrag bestehet aus drei Hauptpunkten, nämlich:

1. die Besorgung der Brief=Post= und Postwagen=Expedition betreffend;
2. den ordinairen Post=Stalldienst betreffend;
3. den Extra=Post=Dienst betreffend.

4.

ad 1. Hat der neue contractmäßig angestellte Postbedienstete die Brief=Post und Postwagen=Expeditions=Geschäfte nach den bestehenden Verordnungen und Vorschriften, eben so wie der in wirklichen Staatsdiensten stehende Postbeamte in größern Orten, zu verrichten, und eben so über die Post=Porto=Einnahme viertel=jährige Rechnung zu stellen; nur bezieht derselbe für solche Dienst=leistung in der Regel keinen fixen Gehalt, sondern einen gewissen Antheil von dem zu verrechnenden inländischen Post=Porto pro labore 2c., der bei der Brief=Post in 10, 12 bis 16 Xr. vom Gulden, — beim Postwagen gewöhnlich in 6 Xr. vom Gulden besteht; dazu kommt noch der Bezug der sogenannten Dienst=Emolumente, als Schein=, Einschreibe=, Bestellungs=Gebühren, Zeitungs=provisionen 2c.

ad 2. Unter dem ordinairen Post=Stalldienste wird die Beförderung der regelmäßig abgehenden oder durchpassirenden Briefselleisen mit einem Pferde, und der Postwagen mit verschiedener Bespannung verstanden. Die Postwagenbespannung theilt sich in die fixe Anzahl Pferde, womit der Wagen in der Regel geführt werden kann, und in die nach Maßgabe der Ladung, Personenzahl und der Wege=Beschaffenheit noch benöthigten Vorspanns= und Beiwagen=Pferde.

5.

Die Bezahlung des ordinairen Ritt= und Fuhrlohnes geschieht im Allgemeinen nach gewissen Grundsätzen, nämlich:

a. daß der Ritt= oder Fuhrlohn nicht nach der mehr zu Gunsten der Posthalter berechneten Extra=Post=Distanz — sondern nach dem bestehenden Postmeilenzeiger bemessen wird;

b. daß die fixe Bespannung geringer, als die zuweilen benöthigten Vorspanns- oder Beiwagen-Pferde, — und ebenso

c. daß bei der Brief-Post für eine tägliche Rittleistung weniger, als für eine nur zwei- oder dreimal in der Woche stattfindende bezahlt wird.

Indessen liegt es in der Natur der Sache, daß die Bezahlung des Ritt- und Fuhrlohns, abgesehen von der Verschiedenheit der Postrouten und der Fuhrwerke, selbst auf einer und derselben Route nicht überall nach gleichem Maßstabe geschehen könne, indem Local-Verhältnisse, die größere oder geringere Concurrenz tauglicher Subjecte an einem Orte, der kostspieligere Aufenthalt eines Poststalles in größeren Städten, als jener in Landorten ꝛc., darauf einen modificirenden Einfluß haben. In der Regel also wird bei einer täglichen Brief-Post für den Ritt auf 2 Postmeilen 45 Xr., bei einem nicht täglichen Brief-Post-Cours 1 Fl. — für ein Eilwagen- und Postwagen-Pferd auf 2 Meilen 1 Fl. — für ein Pferd zu Diligencen oder Postwagen 45 Xr. bis 1 Fl. bezahlt.

Auch findet bei einigen Postställen das Arrangement Statt, daß der ordinaire Ritt- oder Fuhrlohn mit dem Steigen und Fallen der Extra-Post-Taxe sich gleichfalls erhöht oder vermindert, z. B. wenn die Extra-Post-Taxe auf 1 Fl. 15 Xr. pro Pferd auf die ganze Post steht, so wird 1 Fl., und wenn jene Taxe auf 1 Fl. 30 Xr. zu stehen kommt, so wird 1 Fl. 15 Xr. für das ordinaire Dienstpferd bezahlt ꝛc.

Die extraordinaire Bespannung, als Vorspanns- und Beiwagen-Pferde, werden gewöhnlich etwas höher als die fixe Bespan-

nung, und mitunter selbst nach der Extra=Post=Taxe, — zum Theil auch in der Art bezahlt, daß hierbei z. B. eine Extra=Post=Distanz von 1¼ Post zu Gunsten der Post=Casse nur zu 1 Post angenommen wird.

6.

Hinsichtlich des Ladungs=Gewichtes und des danach zu bemessenden Vorspanns bestehen nach den Coursen verschiedene Regulative.

Bei den Diligencen oder Postwagen mit der reglementsmäßigen Bespannung von 4 Pferden, welche Passagiere und Effecten zugleich fahren dürfen,

bei gewöhnlicher Weges=Beschaffenheit:

1) bei einer Ladung von 15 bis 24 Centner entweder 2 Vorspann= oder 2 Beiwagen=Pferde;
2) von 24 Centner und darüber 4 Vorspann= oder Beiwagen=Pferde;

bei schlechter Weges=Beschaffenheit:

1) von 15 bis 20 Centner entweder 2 Vorspann= oder Beiwagen=Pferde;
2) von 20 bis 23 Centner 3 Pferde;
3) von 23 Centner und darüber 4 Pferde extra genommen werden.

Der Passagier wird incl. seines Gepäckes zu 190 Pfund und der Conducteur zu 160 Pfund angenommen.

7.

Wenn nach vorstehenden Bestimmungen Vorspanns=, Beiwagen= oder Beichaisen=Pferde genommen werden müssen, so fertigt

der Postwagen=Expeditor einen Schein aus, und schreibt in denselben unter andern die Zahl jener Pferde, mit Worten ausgeschrieben, bei.

Die Kosten, wie alle Ausgaben, werden vierteljährig liquidirt.

8.

Der Extra=Postdienst theilt sich

a. in die Beförderung der Estafetten, und
b. in die Beförderung der Couriere und der Extra=Post=Reisenden.

Die Bezahlung für beide Dienstleistungen geschiehet nach der von Zeit zu Zeit nach Maßgabe der niedern oder höhern Fourage=Preise auf 1 Fl., 1 Fl. 15 Xr., 1 Fl. 30 Xr., 1 Fl. 45 Xr. pro Pferd und ganze Post regulirt werdenden Extrapostitaxe, nur daß bei Estafetten noch ein fixer Zuschlag zur Rittgebühr von 20 Xr. und das Postillon=Trinkgeld ebenfalls mit 20 Xr. auf die ganze Post zu rechnen kommt.

9.

Der Posthalter muß mit dem Extra=Post=Gelde zugleich auch das Chaussee= oder Straßengeld von den Extrapost=Reisenden erheben, und dasselbe gegen Bezug einer verhältnißmäßigen Gebühr an die betreffende Staats=Kasse besonders verrechnen.

10.

In Ermangelung von Post=Pferden hat der Posthalter auf der Stelle dafür zu sorgen, daß in der kürzesten Frist die erforderlichen Aushülfepferde herbeigeschafft werden, wobei ihm nöthigenfalls das Amt oder die Orts=Obrigkeit kräftige Assistenz zu leisten hat.

11.

Die Berechtigungen und Vergütungen, deren sich die Posthalter zu erfreuen haben, beschränken sich darauf:

1) daß sie nur mit so viel Pferden zu Frohnden gezogen werden dürfen, als sie eigentlich zu ihrem Feldbau nöthig hätten, und auch mit diesen nur in der Nähe des Orts, damit sie im Nothfalle auch diese Pferde zum Postdienst verwenden können;

2) daß den Wirthen und Lohnkutschern verboten ist, die mit Extra-Post angekommenen Reisenden, wenn sie ihre Reise auf der Post-Straße fortsetzen, eher als nach einem Aufenthalte von 24 Stunden weiter zu fahren, bei Strafe des Ersatzes des den Posthaltern entzogenen Post-Geldes.

12.

An Postillon-Montirungsstücken werden von der Post-Administration jährlich jeder Poststation nur so viel Jacken, und alle zwei Jahre nur so viel Hüte geliefert, als für den ordinairen Post-Dienst, nämlich: für die Beförderung der Brieffelleisen und der Postwagen nöthig sind; dazu werden alle zwei Jahre nach gleichem Maßstabe, jedoch bloß für die das Brieffelleisen transportirenden Postillone, auch Mäntel unentgeldlich verabreicht.

Den weitern Bedarf an Postillons-Monturen für den Estafetten- und Extra-Postdienst haben sich die Posthalter auf eigene Kosten anzuschaffen.

13.

Postillons, die sich gut aufführen und die erforderlichen Eigenschaften besitzen, werden zu Conducteur-Diensten mit verwendet.

Jeder Postillon, der im Dienste verunglückt, genießt von der Administration eine Unterstützung.

Auch im Großherzogthume Baden geschehen von der Post-Administration zeitgemäße Fortschritte im Interesse des Volks, wie dies aus den Verhandlungen der Stände von Zeit zu Zeit zu entnehmen ist.

Im Herzogthume Braunschweig

geschieht die Besorgung des sogenannten Postfuhrdienstes durch die von der Herzoglichen Post-Direction dazu ausgewählten Individuen, die sowohl durch ihre Persönlichkeit, als auch Vermögensumstände sich zur Uebertragung einer Poststation als völlig qualificirt erwiesen haben.

1.

Mit den Posthaltern wird auf mindestens 3, höchstens 6 Jahre ein Contract abgeschlossen, wodurch die Entrepreneure zu der H. Postdirection in ein subordinirtes Dienst-Verhältniß treten, und sich zuerst verpflichten, die über das Postfuhrwesen in der Post-Verordnung vom 13. August 1832 enthaltenen gesetzlichen Vorschriften und die von der Administration für die Posthalter erlassene allgemeine Dienst-Anweisung genau zu beobachten.

2.

Die Bedingungen, unter denen den Entrepreneuren die Besorgung des gesammten Postfuhrdienstes, sowohl der regelmäßigen,

als der extraordinairen Leistungen, überlassen wird, sind für alle Stationen auf gleiche Grundsätze basirt.

3.

Die Posthalter sind verpflichtet, eine festgesetzte Anzahl tüchtiger Pferde, vorschriftsmäßig eingerichteter Chaisen, Wagen und Geschirre zu halten, sowie zu Postillons nie andere, als zuverlässige, gesunde Leute vorzuschlagen, die durch die vorgesetzten Postanstalten zu ihren Dienstverrichtungen eidlich verpflichtet werden.

4.

Dagegen empfangen die Posthalter für die Beförderung der ordinairen Posten ein durch den Contract stipulirtes Fuhrlohn, was nach den einzelnen Leistungen in Rücksicht der Bespannung, Ladung, Entfernung und Schnelligkeit im Transporte der Post ermittelt ist, und wobei auf einen billigen Vortheil der Entrepreneurs Bedacht genommen wird. Für die Postillons wird den Posthaltern ein bestimmter Lohn unter dem Namen „Trinkgelder" contractlich verwilligt, nach dem Verhältnisse der Beförderung von Schnell-, Fahr- und Personenposten. Die Posthalter sind verpflichtet, die Trinkgelder den Postillons unverkürzt auszuzahlen.

5.

Der Normal-Ladungssatz auf ein Pferd ist bei den Postkutschen und Fahrposten auf Chausseen zu 500 Pfd., und auf unch ausirten Wegen zu 450 Pfd. angenommen, bei Reitposten zu 130 Pfd., und bei den Schnellposten sind die Personen, welche auf dem Hauptwagen Raum finden, sowie die vorhandene Correspondenz ꝛc. mittelst der contractlichen Bespannung zu befördern. Beipferde, Beichaisen und Nebenwagen werden nach gleichen Principen vergütet, und zwar

1) für Beipferde:

a. bei den Schnellposten pro Pferd und Meile 8 Ggr.
b. bei den Postkutschen und Fahrposten = = 7 Ggr.

2) für Beichaisen pro Meile 4 Ggr.
3) für Nebenwagen = = 3 Ggr.

Der Verdienst für extraordinaire Fuhren und Ritte ist den Posthaltern ganz überlassen; die Postadministration beaufsichtigt jedoch diesen Zweig der Postfuhrdienste auf das Genaueste und controlirt die Beförderung der Extraposten, sowie die den Posthaltern dadurch erwachsenden Einnahmen. Die Posthalter werden durch zinsfreie Vorschüsse aus der Haupt-Post-Casse von der Administration häufig unterstützt, auch erhalten sie bei vielen erweislichen Unglücksfällen extraordinaire Entschädigungen.

6.

Die Postverordnung vom 13. August 1832 enthält über das Extrapostwesen umfassende Bestimmungen, die im Allgemeinen von den in anderen deutschen Bundesstaaten, namentlich Preußen und Hannover, nicht abweichen. Die Reisenden müssen, bei beabsichtigtem Wechsel des Gespannes, sich der Post-Routen und der auf denselben angeordneten Beförderungsmittel bedienen. Die Extraposten werden auf Chausseen die Meile in 40 Minuten, Couriere und Estafetten in 30 Minuten befördert.

7.

Sowie die Posthäuser von Natural-Einquartierungen befreiet sind, so dürfen auch die contractlich zu unterhaltenden Postpferde zu Naturaldiensten des Staats oder der Gemeinden so wenig, als bei ausgeschriebenen Pferdelieferungen, herangezogen werden.

8.

Die Postillons werden auf Vorschlag der Posthälter angenommen und beeidigt, können aber ohne Genehmigung der Postdirection nicht aus dem Dienste entlassen werden. Es sollen nur solche Subjecte als Postillons zugelassen werden, die ordnungsliebend, treu und des Fahrens kundig sind. Ihre Zahl ist für jede Station contractlich bestimmt. Die Posthalter müssen mit dafür sorgen, daß sie im Blasen der Posttrompeten geübt werden. Auf die stets reinliche und vorschriftsmäßige Bekleidung der Postillons bei Dienstverrichtungen wird aufs Strengste geachtet. Die Postbeamten sind verpflichtet, die Postillons, welche durch ihren Anzug den Anstand des Dienstes verletzen sollten, sofort mit Ordnungsstrafen zu belegen und bei Wiederholungen auf die Entlassung derselben anzutragen.

9.

Die Postillons erhalten bei ihrer Beeidigung als solche ein Dienstbuch, in welchem die Regeln, nach denen sie sich verhalten sollen, vorgedruckt sind, auch Lob und Tadel über ihre Dienstführung von dem der Posthalterei vorgesetzten Postbeamten eingetragen werden.

10.

Derjenige Postillon, der in seinem Dienste willig ist, seine Pflichten treu und gewissenhaft erfüllt und darüber durch das Dienstbuch Beweis führt, erhält äußere Auszeichnungen und angemessene Belohnungen. Die äußere Auszeichnung wird erworben:

a. durch gute Dienstführung,
b. durch Geschicklichkeit im Blasen.

Bei den Belohnungen, die nur durch gute Dienstführung erworben werden, ist Bedingung, daß der Postillon eine gewisse Zahl von Jahren bei dem Postfuhrwesen auf Braunschweigischen Post-Stationen gedient haben muß. In diesem Falle erhält er

a. mit dem vollendeten 10ten Dienstjahre einen silbernen Tressen-Streifen auf dem linken Aermel der Montirung;
b. mit dem 15ten Dienstjahre zwei Streifen und ein Geschenk von 10 Thalern;
c. mit dem 20sten Dienstjahre drei Streifen und eine Zulage von einem Thaler monatlich.

Die Postillons der Classe b. und c. erlangen zugleich die Aussicht, bei einer Postanstalt als Unterbediente angestellt zu werden. Wird ein Postillon dienstunfähig, so hat er,

wenn er das einfache Ehrenzeichen trägt, auf 1 Thaler
= = = zweifache = = = 2 Thaler
= = = dreifache = = = 3 Thaler

auch bei besonderer Verdienstlichkeit noch auf ein höheres monatliches Gnadengehalt Anspruch.

Die Geschicklichkeit im Blasen wird durch Verleihung von Ehren-Ventil-Trompeten belohnt.

Am Schlusse des Jahres werden die durch Anstellung oder sonstige Auszeichnungen belohnten Postillons von der Postdirection den Postanstalten zur Aufmunterung für die übrigen Postillons namhaft gemacht.

11.

Die Postillons-Montirungsstücke werden sämmtlich von der Administration in festgesetzten Zeiträumen geliefert, und zwar

a. kostenfrei: Schärpe, Hut mit Kokarde und Tresse, Reit-

jacke, Trompetenschnur, Trompete und Kanonenstiefel mit Spornen;

b. auf Kosten der Posthalter: Tuchmütze, Stalljacke, Reithose und Mantel*).

Allmonatlich findet eine Revision sämmtlicher Montirungsstücke durch den dazu von der Postdirection beauftragten Beamten Statt.

Die Pferde-Geschirre sind, nach gegebener Vorschrift, bei allen Stationen gleichmäßig. Das Hauptgestell ist an den Scheuklappen durch massive polirte Messingspangen, sowie durch Kronen und Posthörnchen von demselben Metalle verziert. Diese Verzierungen werden sämmtlichen Posthaltern für die contractlich zu unterhaltende Pferdezahl von der Administration kostenfrei geliefert.

Es geht hieraus hervor, daß die innere Organisation des Braunschweigischen Postfuhrwesens auf gerechten und sicheren Principen ruhet, und in dieser Beziehung daher jedem anderen deutschen Postwesen zur Seite gestellt werden kann; in der äußeren Erscheinung dürfte indessen ein braunschweigischer Postzug rücksichtlich der Nettigkeit und Eleganz der Geschirre und der sauberen Bekleidung der Postillons verschiedenen anderen zum Muster dienen können. Wird dabei in Erwägung gezogen, mit welchen geringen

---

*) Dem Vernehmen nach liegt es in der Absicht der Administration, sämmtliche Postillons-Montirungsstücke demnächst kostenfrei zu liefern, und dagegen die Posthalter zu einem geringen Abtrag von den contractlichen Fuhrlöhnen an die Postunterstützungs-Casse zu verpflichten.

Mitteln diese gänzlich verbesserte Umgestaltung des braunschweigischen Postfuhrwesens binnen wenigen Jahren bewirkt ist, so gebührt dem Eifer und der unermüdlichen Thätigkeit der leitenden Behörde eine um so größere Anerkennung.

Indem wir nun vorstehend einen kurzen Umriß der Posthalterei-Zustände in verschiedenen deutschen Post-Gebieten gegeben haben, ersuchen wir zugleich die Herren Postbeamten und Posthalter, uns für den nächsten Jahrgang ihre Bemerkungen zur Vervollständigung der Uebersicht der gegenwärtigen Zustände, wie ihre Vorschläge in Beziehung auf innere Vervollkommnung des Posthalterei-Instituts zukommen zu lassen, indem wir hier diesen wichtigen Gegenstand nur haben anregen wollen; denn überall ist Gutes zu finden, sobald es nur im wohlmeinenden Sinne aufgenommen und besprochen wird — aber auch überall kann Besseres gefördert werden, wenn derselbe Sinn auf die Mängel aufmerksam macht, welche sich zum äußern und innern Nachtheil des Instituts herausstellen; denn das Posthalterei-Institut ist unter allen Umständen einem vollkommneren Zustande zuzuführen, um dem Postinstitute diejenige Einheit und öffentliche Zufriedenheit gesichert zu sehen, wohin die jetzigen öffentlichen Bestrebungen gerichtet sind. Für den Post-Almanach werden daher auch statistische Uebersichten über die in jedem Post-Gebiete contractmäßig unterhaltende Pferdezahl, wie über die Zahl der Stationen angelegentlichst gewünscht.

Möchten doch die Herren Postbeamten von der Ueberzeugung

recht durchdrungen sein, daß sachkundige Besprechungen über die Zustände des Postwesens ihrerseits den Eindruck auf das Gesammt-Publikum nicht verfehlen werden, und daß unser Almanach ihnen hierzu dasjenige Feld bietet, auf welchem sie ihre Ansichten und Wünsche zur öffentlichen Kenntniß bringen können. Die Posthalterei-Zustände in Preußen, welches bisher den deutschen Post-Behörden in den Verbesserungen des Postwesens vorgeleuchtet hat, werden im nächsten Jahrgange des Almanachs besprochen werden, weil erst das neue Post-Gesetz erwartet wird, wodurch sich eine neue Epoche für das Postwesen vorbereitet.

Das Verhältniß der Lohnkutscher zu der Postanstalt im Königreiche Sachsen.

Es dürfte nicht ohne Wichtigkeit und zugleich auch zeitgemäß sein, in einer kurzen Darstellung das Verhältniß vorzuführen, in welches die Lohnkutscher gegenüber der Postanstalt in einem gewissen Staate durch die positive Gesetzgebung gestellt sind, nicht nur weil es das Verhältniß einer ganzen Gewerbsklasse zu einer, dieselbe unmittelbar berührenden öffentlichen Staatsanstalt ist, sondern auch weil dieser Gegenstand sich zu einer Zeitfrage der Ge-

genwart erhoben hat. Vielfach und von sehr verschiedenen Seiten ist bekanntlich, unter andern das Postwesen betreffenden vermeintlichen Verbesserungsvorschlägen, vorzüglich auch die größere Beschränkung des Postregals und die erweiterte Ausdehnung des Lohnkutscher-Gewerbes angeregt und, namentlich auf den im vergangenen Jahre versammelt gewesenen Preußischen Provinzialtagen, beantragt worden. Aus diesem Gesichtspunkte hat der nachfolgende Aufsatz sich zum Zwecke gesetzt, aus amtlichen Quellen zu zeigen, in welchem Verhältnisse im Königreiche Sachsen die Lohnkutscher zu der Postanstalt gegenwärtig stehen, wobei auch die Stellung, welche dieselben in früherer Zeit einzunehmen hatten, nicht ganz unberücksichtigt bleiben wird.

Wie in fast allen Staaten, so auch im Königreiche Sachsen, unterliegen die Lohn- oder Miethkutscher, Hauderer, oder mit welchen Namen sie hier und da noch belegt werden, bei Ausübung ihres Gewerbes gewissen Beschränkungen, weil, wie die Bekanntmachung des Königlich Sächsischen Finanz-Collegii vom 12. November 1828 lautet: „die Verbindlichkeit der Postmeister und Posthalter, zum Dienste der Extraposten Leute, Pferde und Geschirr zu unterhalten, erfordert, daß das Gewerbe der Lohnkutscher und Lohnfuhrleute, sowie die Beförderung der Reisenden mit Miethpferden, einigen Beschränkungen unterworfen werde"; oder wie sich noch allgemeiner und richtiger die als Grundlage der heutigen sächsischen Postverfassung anzusehende und in ihrer Wesentlichkeit noch jetzt gültige Post-Ordnung vom 27. Juli 1713 im 16. Artikel ausdrückt: „immaßen zu Unterhaltung des dem Publico und denen Commerciis unentbehrlichen Post-Wesens große Spesen erfordert werden, und selben die Zugänge nicht zu stopfen sind."

Von welcher Art und Ausdehnung nun diese einschränkenden Bestimmungen in den verschiedenen Ländern sind, hängt von den Regierungsformen der Staaten und von der Richtung ab, welche die Staatsregierung befolgt. Sie haben aber überhaupt eine große Verschiedenheit, da das Postregale, durch welches sie eben bedingt werden, zu den Souveränitätsrechten eines jeden Staates gehört, und ein Verband von mehreren Staaten, wie es in Zoll- und Steuersachen durch den deutschen Zollverein der Fall ist, für Postsachen noch nicht besteht.

Die Gesetze, durch welche im Königreiche Sachsen die Verhältnisse der Lohn- oder Miethkutscher bestimmt werden, lassen sich in folgende drei Klassen zusammenfassen. Sie sind nämlich:

1) unbedingte Verbote;
2) bedingte oder dispensationable Verbote, d. h. solche, von denen Dispensation ertheilt werden kann, und
3) einschränkende Bestimmungen.

Die unbedingten Verbote, welchen die Lohnkutscher bei Ausübung ihres Gewerbes unterworfen sind, machen zum Theil die Vorrechte der Postanstalt aus und gehören zum Postregale. Die Verbote, von welchen auf Ansuchen im Inlande wohnenden Lohnfuhrleuten gegen Entrichtung einer taxmäßigen Concessionsgebühr Erlaubniß ertheilt werden kann, gehören der neuesten Gesetzgebung an, welche wiederholt die milden und liberalen Gesinnungen der Königlich Sächsischen Regierung beurkundet, wofür einen Beweis auch die das Lohnkutschergewerbe beschränkenden, in der neueren Zeit abgeänderten Vorschriften liefern, welche theils in der allgemeinen Landesverfassung begründet, theils im Interesse der Postverwaltung gegeben sind.

Unbedingte Verbote sind: Die Mitnahme von verschlossenen Briefen und postmäßigen Päckereien, der Pferdewechsel, oder die Beförderung mit unterlegten Pferden und der Gebrauch der Posttrompete, der Postmontur u. s. w. Die regelmäßige Beförderung der Reisenden von einem Orte zum andern, die Verrichtung solcher Reisen an bestimmten Tagen, und die öffentliche Bekanntmachung derselben, machen die dispensationablen Verbote aus. Zu den einschränkenden Bestimmungen endlich gehören die Entrichtung einer Abgabe für die Lohnpferde und die hinsichtlich des Ausweichens der Wagen gegebenen Vorschriften.

Indem wir nun das Specielle dieser Gesetze angeben wollen und zu diesem Zwecke für's Erste zu den unbedingten Verboten, denen die Ausübung des Lohnkutschergewerbes unterworfen ist, übergehen, so ist zu bemerken, daß keinem Lohnkutscher des In- und Auslandes im Königreiche Sachsen gestattet ist, versiegelte oder auf andere Weise verschlossene, mithin auch zugenähte oder nur zugeklebte Briefe, oder Effecten und Packete bis zum Gewichte von zwanzig Pfund, zur gelegentlichen Bestellung anzunehmen, zu sammeln und zu befördern, bei Strafe von zehn Thalern für jeden verbotswidrig beförderten Brief oder andern Gegenstand. Hiervon ist nur das Gepäck, welches die Reisenden, welche der Lohnkutscher befördert, als ihr Eigenthum bei sich führen, ausgenommen.

Es ist hieraus zu entnehmen, daß dieses Vorrecht der sächsischen Postanstalt den Lohnkutschern und Lohnfuhrleuten einen größern Spielraum gewährt und von weit beschränkterem Umfange ist, als in den meisten andern Staaten Deutschlands, wo sich das fragliche Verbot gewöhnlich nicht nur auf Päckereien von einem,

meistens doppelt größerem Gewichte, sondern auch auf alle Geldsendungen, oder doch bis zu einem gewissen Gewichte oder Werthe bezieht.

Ein ausschließendes Vorrecht der sächsischen Postanstalt ist zweitens die Beförderung der Reisenden mit abgewechselten oder unterlegten Pferden. Kein Lohnkutscher, Fuhrmann oder anderer Pferde haltender Einwohner darf die Reisenden mit abgewechselten, voraus oder entgegengesendeten Pferden befördern, noch andern Lohnkutschern, Fuhrleuten und Pferde haltenden Einwohnern die Reisenden von einem Orte zum andern, nach Art der Extraposten, zuführen, noch auch dieselben zu Pferde und mit vorreitenden Knechten, nach Art der Couriere, fortschaffen, bei zwanzig Thalern Strafe, Ersatz des der Poststation oder mehreren Stationen entzogenen Extrapostgeldes, und Erstattung der durch die Untersuchung verursachten Unkosten.

Nach der Bekanntmachung des vormaligen Königlich Sächsischen Geheimen Finanz-Collegii vom 12. November 1828 durfte außerdem auch kein Lohnkutscher bei ebenmäßiger Strafe einen Reisenden, der auf einem Poststationspunkte oder einem, auf einer Poststraße gelegenen Orte mit Extrapost oder mit gemietheten Pferden angekommen war, früher, als nach Verlauf von 48 Stunden nach seiner Ankunft, mit andern Pferden weiter oder zurückbefördern. Nachdem aber bald darauf durch die Bekanntmachung vom 4. November 1830 den Lohnkutschern schon nachgelassen worden war, Reisende, welche mit gemietheten Pferden angekommen, sofort weiter oder zurückbefördern zu können, ohne an den Ablauf gewisser Stunden gebunden zu sein, jedoch mit Beibehaltung der Beschränkung, daß die Weiterbeförderung nicht mit abge-

wechselten, voraus oder entgegengesendeten Pferden erfolgen durfte; und die mit Extrapost angekommenen Reisenden schon nach Verlauf von 24 Stunden, statt der früheren 48 Stunden, durch Lohnfuhren weiter befördern zu können: so wurde auch dieses letzte Verbot, durch die Verordnung des Finanz-Ministerii vom 13. Juni 1839, gänzlich aufgehoben. Dagegen ist den Lohnkutschern, bei fünf Thalern Strafe, verboten, sich der mündlichen oder schriftlichen Aufforderung an die mit Extrapost oder mit den ordinairen (Eilposten, Diligencen, Packposten u. s. w.) ankommenden Reisenden, sich zur Weiterreise ihrer Geschirre zu bedienen, zu enthalten, und namentlich ist auch das Erwarten ankommender Fahrposten von Seiten der Lohnkutscher vor den Posthäusern oder Ab- und Einsteigeplätzen der Postreisenden untersagt.

Zu den unbedingten Verboten gehört ferner noch das Tragen der Posttrompete und Postmontur. Niemandem, außer den Postillonen und den Einspännern, welche königliche Posten oder Extraposten befördern, ist nämlich erlaubt, sich der Posttrompete, der Postlivree und sonstigen Insignien zu bedienen, bei zwanzig Thalern Geld- und überdies einer zweimonatlichen Gefängniß-Strafe. Die etwa von einem Postillon erkaufte abgelegte Postmontur darf nur mit abgetrennten Aufschlägen, Rabatten, Kragen und Schild getragen werden. Posttrompeten dürfen nie verkauft werden.

Zu den bedingten oder dispensationablen Verboten übergehend, so dürfen zwar Lohnkutscher und andere Fuhrleute, welche Reisende regelmäßig von einem Orte zum andern befördern und damit ein eigenes Gewerbe treiben, diese Reisen nicht an bestimmten Tagen der Woche oder des Monats verrichten, noch dieserhalb eine öffentliche Bekanntmachung ergehen lassen, widri-

gen Falls sie für diesen Eingriff in die postmäßige Beförderung mit einer Geldbuße von zehn Thalern belegt werden. Als eine regelmäßige Personenbeförderung wird, nach der Ministerial=Verordnung vom 13. Juni 1839, angesehen, wenn ein Lohnkutscher, ohne für die ganze Tour und für das ganze Geschirr gedungen zu sein, in drei auf einander folgenden Wochen, an dem nämlichen Wochentage, von dem nämlichen Abfahrtsorte ab, nach dem nämlichen Bestimmungsorte Personen befördert hat.

Hiervon kann jedoch auf Ansuchen, gegen Entrichtung einer tarmäßigen Concessionsgebühr, im Inlande wohnenden Lohnfuhrleuten, nicht aber Personen, welche nicht selbst Pferde besitzen und das Lohnkutschergewerbe, unter Entrichtung von Gewerbesteuer, nicht regelmäßig verrichten, noch Compagnieschaften und Actienvereinen, Dispensation ertheilt werden. Diese Dispensation ist nachzusuchen bei dem Königlichen Ober=Postamte zu Leipzig, welchem übrigens freisteht, die Genehmigung, sowohl überhaupt, als insbesondere hinsichtlich der für die beabsichtigte Fahrt gewählten Tage und Stunden, zu verweigern, wenn namentlich durch verschiedene in einander greifende Fahrgelegenheiten das Verbot des Pferdewechsels umgangen, oder gleichzeitigen Fahrpost=Coursen eine zu fühlbare Beeinträchtigung zugefügt werden würde. Der Tarif des bei solchen regelmäßigen Personenfuhren an die Postcasse zu entrichtenden Concessionsgeldes, wie solcher nach der Einführung des neuen Münzfußes und des veränderten Meilenmaßes festgestellt worden ist, kann in dem Gesetz= und Verordnungsblatte für das Königreich Sachsen, Jahrgang 1840, Stück 25, S. 452, nachgesehen werden. Den zur Legitimation ausgestellten Erlaubnißschein hat jeder Lohnfuhrmann, welchem zur Verrichtung regel=

mäßiger Personenfuhren Concession ertheilt worden ist, bei den Fahrten bei sich zu führen, oder, dafern er die Fahrten durch seine von ihm zu vertretenden Dienstleute verrichten läßt, dem jedesmaligen Geschirrführer mitzugeben. Auf Erfordern ist dieser Erlaubnißschein an den zu passirenden Chausseegeld-Einnahmen, sowie den Postofficianten und den Thorofficianten vorzuzeigen. Uebrigens müssen die Wagen, mit welchen die regelmäßigen, concessionirten Fahrten verrichtet werden, auf der linken Seite des Kutschbocks auf eine leicht erkennliche Weise mit der Nummer des Erlaubnißscheins, auf weißlackirtem Bleche schwarz gemalt, versehen sein.

Wir kommen nun endlich zu den, das Lohnkutschergewerbe beschränkenden Bestimmungen.

Erstlich haben alle ausländischen Lohnkutscher von einer jeden auf zwei Meilen und weiter sich erstreckenden Personenfuhre von Orten oder über Orte, wo Poststationen oder Posthaltereien bestehen, einen Neugroschen für das Pferd und die Meile, ohne Rücksicht auf die Zahl der Personen, und ohne Unterschied, ob sie sich ihres eigenen oder eines gemietheten Wagens bedienen, als Abgabe an die Postcasse zu entrichten. Diese Abgabe ist, gegen Empfang eines Erlaubnißscheins zur Verrichtung der Lohnfuhre, bei der Postanstalt des ersten sächsischen Poststationsortes, welchen die Lohnkutscher auf der Post- und Landstraße passiren müssen, und von diesem Orte ab gerechnet, für den ganzen Weg der Reise oder bis zu dem Punkte, wohin mit sächsischem Postgespann gefahren werden kann, im Voraus zu bezahlen. Durch den nach Berichtigung der Abgabe den Lohnkutschern ausgestellten Schein, welcher den Namen des Geschirr-Eigenthümers, den Zeitraum, für welchen er gültig ist, die Reisetour nebst der Meilenzahl nach

dem Ort, bis wohin die Abgabe entrichtet, die Pferdezahl und den Abgabebetrag enthält, haben sich dieselben gegen die zur Controle verpflichteten und darnach fragenden Post-, Steuer- und Geleits-Officianten, Gendarmen, sowie in Städten gegen die Thorschreiber und Thorwärter zu legitimiren, daß sie den gesetzmäßigen Abtrag berichtigt haben. Jeder Lohnkutscher, welcher ohne den gesetzlichen Erlaubnißschein, oder auf einer theilweisen Hinterziehung des geordneten Abtrags zur Postcasse, durch falsche Angabe seiner Reiseroute, oder absichtliche Umgehung eines Stationsorts, oder durch Ausspannung kurz vor dem eigentlichen Endpunkte der Reise, betroffen wird, fällt in eine Geldstrafe von zehn Thalern.

Von der Entrichtung der Lohnfuhr-Abgabe sind jedoch befreit alle Fuhren, welche mit gemeinen Leiter- und Korbwagen, die weder bedeckt sind, noch, nach Art der Courierchaisen, in Riemen oder Ketten hängen, und wobei hauptsächlich die damit fahrenden Personen keine Koffer oder sonstiges schweres Gepäck bei sich führen. Diese Befreiung genießen auch die Fuhren der Handwerker, Wirthsschaftsbeamten und Landleute, welche mit Waaren oder ländlichen Erzeugnissen beladen sind, deren Beförderung also Hauptsache ist, wenn auch außer dem Eigenthümer des Fuhrwerks noch einige Leute gelegentlich mitfahren; ferner dergleichen leer zurückgehende gewöhnliche Fracht-, Arbeits- und Wirthschafts-Wagen, die zum Transporte von Waaren, Getreide und andern ländlichen Producten gedient haben und denen die gewöhnlichen Bequemlichkeiten der Personenwagen abgehen, wenn darauf auch einige Personen gelegentlich, gegen ein Trinkgeld, mit zurückgenommen werden; sowie endlich die Retourfahrten, wenn der nämliche Reisende innerhalb

24 Stunden an dem Orte, wo der Zettel gelöset worden ist, wieder eintrifft, und das leer zurückgehende Geschirr.

Der gedachten Abgabe und den diesfallsigen Anordnungen waren auch die inländischen Land- und Miethkutscher bis zum Schlusse des Jahres 1834 unterworfen, von welchem Zeitpunkte ab sie, in Gemäßheit des Gewerb- und Personalsteuer-Gesetzes vom 22. November 1834 (Sammlung der Gesetze und Verordnungen für das Königreich Sachsen vom Jahre 1834, Stück 34) von Entrichtung der erwähnten Abgabe befreiet wurden. Nach §. 17 des ebengenannten Gesetzes haben jedoch diejenigen, welche mit Frachtfuhrwerk, Personenfuhrwerk oder Verleihen von Pferden Gewerbe treiben, wenn sie zwei Pferde oder mehr besitzen, von jedem Pferde 1 Thlr. 10 Ngr., wenn sie nur ein Pferd besitzen, 20 Ngr. jährlich zu entrichten.

Wiewohl die Vorschriften über das Ausweichen der Wagen, insofern sie den Posten einige Vorzüge einräumen, eigentlich mehr zu den Vorrechten der Postanstalt gehören, so können dieselben doch auch als solche Anordnungen betrachtet werden, welche das Lohnkutschergewerbe beschränken, und aus diesem Grunde sich hier anschließen.

Es haben nämlich im Königreiche Sachsen alle den ordinairen und Extraposten begegnenden Kutschen, Chaisen, Caleschen, Schlitten, leere Fracht- und andere Wagen, wie sie Namen haben mögen, auf ein durch die Posttrompete gegebenes Zeichen, ohne Weigerung und bei zehn Thalern Strafe, auszuweichen; auf Kunststraßen dagegen ist jedes Fuhrwerk, mithin auch das Postfuhrwerk, ohne Unterschied der Ladung oder Bespannung, verbunden, auf gegebenes Zeichen dem entgegenkommenden auf die

Hälfte des Gleises zur Rechten, dem hinter ihm herkommenden aber auf die Hälfte des Gleises zur linken Hand auszuweichen. Vor Hohl- oder engen Wald-Wegen, in welchen die Wagen sich nicht ausweichen können, hat alles Fuhrwerk auf das durch die Posttrompete zeitig genug gegebene Zeichen still zu halten, bis die Posten durchpassirt sind.

Aus einer vergleichenden Zusammenstellung aller der das Verhältniß der Lohnkutscher zu der Postanstalt feststellenden, im Königreiche Sachsen gültigen Vorschriften geht nun hervor, daß sich die Lohnkutscher in diesem Lande einer Gewerbsfreiheit zu erfreuen haben, wie sie in wenigen andern deutschen Staaten in der ausgedehnten Weise gewährt ist. Namentlich ist durch den Wegfall der früher zur Postcasse zu entrichten gewesenen, nicht unbeträchtlichen Lohnfuhr-Abgabe und durch die mögliche Erlangung der oben erwähnten Dispensation dem Lohnkutschergewerbe die wesentlichste Erleichterung in der neuesten Zeit verschafft worden. Durch diese liberale Begünstigung des Lohnkutschergewerbes, sowie durch die treffliche Einrichtung und Wohlfeilheit der sächsischen Posten vermag aber auch das reisende Publicum im Königreiche Sachsen sich guter, nicht kostspieliger und häufiger Reisegelegenheiten nach allen Richtungen hin zu erfreuen *).

P. von Thurau.

---

*) Diese Mittheilung war für den ersten Jahrgang des P. A. bestimmt; ging aber zu spät ein.

Ueber die Ausbildung und den jetzigen Zustand des russischen Postwesens *)

von
Rudolph Schottelius,
Herzoglich Braunschw. Postsecretair.

Werfen wir einen Blick auf die älteste Geschichte jenes Theils von Europa, der jetzt dem unermeßlichen russischen Kaiserreiche einverleibt ist, so sehen wir, wie das slavische Volk, das von den

*) Quellen:

Notice sur l'établissement et la marche des postes en Russie. Mitgetheilt vom Kaiserlich Russischen Collegienrathe Ritter P. von Steer in St. Petersburg.

Strahl, Ph., Geschichte Rußlands. 1 Bd. Hamburg 1832.

Blanc, L. G., Handbuch des Wissenswürdigsten. 3 Th. Halle 1841.

Matthias, Wilh. Heinr., Ueber Posten und Postregale. 2 Bde. Berlin 1832.

Balbi, A., Abrégé de Géographie, übers. von Dr. Andree, 2 Bde. Braunschw. 1835.

Beckers Weltgeschichte. 7. Ausgabe. Herausgeg. von J. W. Loebell. Berlin 1836 — 1838.

Nougaret, l'histoire de Russie, Paris 1814.

Posthandbuch für Berlin, 1840.

General-Charte vom russischen Reiche von Weiland, Weimar 1838.

Zeiten der großen Völkerwanderung an im östlichen Europa sich immer mehr ausbreitete, an den Ufern des Dniepr bis zum Ilmensee seine Wohnsitze gegen die tapfern und beutelustigen Normannen, hier Waräger oder Waringer genannt, anfangs wacker vertheidigt, aber bald durch innere Unruhen gezwungen wird, einem normännischen Stamme, den Russen, die Herrschaft über sich anzutragen. „Groß ist unser Land und fruchtbar — so sprach nach einer Erzählung eine Gesandtschaft zu den Russen — „aber es herrscht keine Ordnung in ihm; so kommt denn, seid ihr unsre Fürsten, und herrscht über uns!" Da eilten drei Brüder, scandinavischen Geschlechts, von welchen Rurik der bedeutendste war, herbei und gründeten im Jahre 862 den Staat von Nowgorod; andere Wäringer, denen jetzt die slavischen Völker willig gehorchten, drangen noch tiefer in das Innere und stifteten fast um dieselbe Zeit den Kiewschen Staat; und aus diesen unbedeutenden, von einer zwar geringen, aber desto thatkräftigern Anzahl Fremder gegründeten Staaten erwuchs in der Folge das übermächtige russische Reich.

Doch bevor diese ungeheure Ländermasse unter einem Scepter vereinigt war, mußten blutige, grausenhafte Kämpfe geführt werden.

Rurik, der seinen Sitz in Nowgorod genommen hatte, überlebte und beerbte seine Brüder. Die Staaten von Nowgorod und und Kiew wurden vereinigt und die kühnen Beherrscher der Slaven drangen bis Konstantinopel vor und zwangen dem schwachen griechischen Kaiser Leo VI. (886 — 912) einen Tribut ab. Nach dem Beispiele seiner Mutter Olga ließ Wladimir der Große, En-

kel von Rurik, in Konstantinopel sich taufen, bei seiner Rückkehr in das Reich die Götzenbilder zertrümmern, trotz des Jammers seines Volkes. Schon jetzt zeigte sich die unbegränzte Macht eines russischen Herrschers, denn auf sein Gebot kam eine zahllose Menge, Herren und Knechte, Reiche und Arme, um durch die Taufe Bekenner der christlichen Lehre zu werden. Der Umstand, daß Rußland nunmehr in die Reihe der Christenstaaten trat, begründete einen frühen Verkehr der Russen mit dem angrenzenden griechischen Kaiserreiche. Die Erbtheilungen verhinderten indessen, wie überall in jenen Zeiten, so auch hier, das schnelle Wachsthum der russischen Macht.

Wladimir theilte sein Reich unter seine zwölf Söhne, doch wollte er, daß der Fürst von Kiew eine Art von Oberlehnsherrschaft behaupten sollte. Unaufhörliche und blutige Fehden waren die Folge dieser Einrichtung, und als die Mongolenschwärme unter Anführung eines Enkels von Dschingis-Chan heranzogen, unterlag das Reich nach wenigen Kämpfen. Die geringe Bildung, die das Christenthum unter den im Geheimen ihren heidnischen Göttern noch anhängenden Russen verbreitet hatte, würde jetzt, bei der grausamen Herrschaft der wilden Mongolen, ganz verloren gegangen sein, hätte nicht die Stadt Nowgorod, seit längerer Zeit von den Fürsten schon unabhängig, sich als mächtiger Freistaat behauptet, und die wenigen Russen aufgenommen, die ihre höhere Bildung in Nowgorod's schützenden Mauern sich sichern wollten. Fast 200 Jahre wurden die Russen von den Mongolen beherrscht, bis ein ausgezeichneter Fürst, Iwan Wasiliewitsch I. (1462 — 1502) sein Vaterland von dem schimpflichen Joche der Fremden befreite,

und dadurch der erste Gründer des heutigen Rußlands ward. Eine richtige Politik leitete ihn, diejenigen der russischen Fürstenthümer, deren Gebieter entweder verstorben oder verjagt waren, mit Moskau, das schon seit dem Anfange des vierzehnten Jahrhunderts als Hauptstadt von ganz Rußland betrachtet wurde, allmählig zu vereinigen, und unter den Augen der sorglosen Mongolen, deren Chan er scheinbar durch Zahlung von Tribut als seinen Oberherrn anerkannte, wußte er die Kräfte seines Staats so klug zu entwickeln, daß er im Jahre 1477 den Mongolen trotzig den Tribut verweigerte, und diese Aeußerung seines Willens mit den Waffen in der Hand so kräftig unterstützen konnte, daß die durch die Angriffe der Tataren unter Timur (1378 — 1395) geschwächten Mongolen ihre Herrschaft über Rußland nicht länger zu behaupten vermochten. Iwan unterwarf jetzt das bis dahin so mächtige und gefürchtete Nowgorod, das durch Handelsverbindungen mit den Scandinaviern und später mit der Hansa zu einem mächtigen Freistaate erwachsen war, und von welchem das stolze Sprichwort galt: „wer kann wider Gott und Groß-Nowgorod?“ Iwan stürzte die Stadt durch seine rohe Macht von ihrer Höhe herab; die Handelsverbindungen mit den Hansestädten, wodurch deutsche Kunst und Bildung nach Nowgorod gebracht war, wurden gestört, die deutschen Kaufleute verließen die verarmte und verödete Stadt, die sich nie auf den Punkt ihres früheren Wohlstandes wieder erheben konnte. Iwan herrschte jetzt über ein 24,000 Quadratmeilen umfassendes Reich. Die Cultur Rußlands war noch völlig in der Kindheit, das Volk roh und barbarisch, der Anbau des Landes dürftig, und an der Wolga und Dwina der Gebrauch des Brotes sogar fast unbekannt.

Des Handels hatte sich die Hansa zu bemächtigen gewußt, sie hielt ihn, wie überall im Norden, in engen Fesseln. Künste und Wissenschaften lebten in geringen Spuren, da mit dem Falle von Nowgorod die wenigen unterrichteten Russen entweder umgekommen oder zerstreut waren, ohne bei dem unwissenden Volke Aufnahme zu finden. Iwan erkannte, nachdem die Ruhe des Reiches gesichert war, die Nothwendigkeit, sein Reich den angrenzenden Staaten durch eine geregelte Verfassung möglichst gleichzustellen, und erbat sich von dem deutschen Kaiser Friedrich III. Erzkundige, Land- und Kriegsbaumeister, Feuerwerker und Silberarbeiter. Unter den Fremden, die hierauf sein Land betraten, zeichnete sich besonders Aristoteles von Bologna aus, der Moskau durch stattliche Gebäude verschönerte, den Russen das Kanonengießen lehrte und das Münzwesen sehr verbesserte. Bis dahin gehörten geräumige Wohnungen nicht einmal zum Bedürfnisse der Reichen. Sie lebten in niedrigen, mit Schindeln und Stroh gedeckten Blockhäusern, deren Fugen mit Moos verstopft waren, und die Gemächer enthielten kein anderes Geräth, als einfache hölzerne Tische und Bänke. Nicht schlechter, nur enger und schmutziger waren die Rauchstuben des gemeinen Volkes. Die Schreibkunst wurde fast allein in den Klöstern und auch da nur von wenigen Mönchen geübt. Die Befehle des Herrschers an seine fast unumschränkten Statthalter in den Provinzen wurden durch Boten mündlich überbracht, sobald es das Bedürfniß erheischte, und eine lange Zeit verging, ehe die Segnungen der Erfindung der Buchdruckerkunst und des Leinenpapiers, die zu dieser Zeit in dem Westen von Europa schon

verbreitet waren, auch auf das uncultivirte russische Reich sich erstreckten.

Der strenge Iwan Wasiliewitsch II. (1534 — 1584) vergrößerte sein Reich durch die Eroberung eines großen Theiles von Sibirien auf 144,000 Quadratmeilen. Er war der erste Zaar*), der sich eifrig bemühte, zur Verbesserung des Staats- und Kriegswesens Deutsche in sein Reich und an seinen Hof zu ziehen. Mit seinem Sohne, dem schwachen Feodor, erlosch der Stamm Ruriks 1598, dessen Tod während 14 Jahre die blutigsten Unruhen verursachte. Schon bei seinen Lebzeiten hatte sein Schwager Boris Godunow die Regierung geführt, und man beschuldigte ihn späterhin, daß er einen jüngern Bruder Feodors, Dimitry (Demetrius), habe ermorden lassen.

Unter der Maske dieses Prinzen standen jetzt mehrere Betrüger auf, um die Herrschaft an sich zu reißen. Einer von diesen falschen Dimitry jagte dem Zaar Boris, der nach Feodors Tode von den russischen Großen zum Alleinherrscher erwählt war, einen solchen Schrecken ein, daß er sich selbst vergiftete. Darauf ward der Betrüger wirklich als Zaar anerkannt. Bald aber wendete sich sein Schicksal, denn das Volk, unzufrieden, daß er die Polen, von denen er kräftig unterstützt war, den Russen vorzog, empörte sich, unter Leitung der Großen, ermordete ihn und erwählte Wasili Schuiskoi, einen russischen Fürsten, zu seinem Beherrscher. Aber auch dieser vermochte sich nicht zu behaupten; furchtbare Gährungen verwüsteten mehrere Jahre das Reich, die Schweden und

*) Schon sein Vater hatte diesen höchsten Ehrennamen der Russen angenommen.

Polen mischten sich in die innern Händel und schickten Truppen in das Land. Endlich ermannten sich die Russen, wählten den achtzehnjährigen Michael Feodorowitsch Romanow, der mütterlicher Seits aus dem Rurikschen Hause abstammte, 1613 zum Zaar, stellten ihn an die Spitze ihrer Heere und zwangen die Fremden zum Rückzuge und zur Abschließung von Friedensverträgen, die freilich durch Opfer erkauft werden mußten, wodurch jedoch das russische Reich die Ruhe erlangte, deren es jetzt vor Allem bedurfte.

Nach diesen Erschütterungen, die jener Staat bis zum Anfange des siebenzehnten Jahrhunderts fast ununterbrochen erlitten, kann es uns nicht auffallen, daß bei der Thronbesteigung des ersten Fürsten aus dem Hause der Romanow das unermeßliche russische Zaarenreich keine einem Postwesen auch nur ähnliche Einrichtung besaß, weder in Beziehung auf das Ausland, noch selbst für das Innere des Staats. Die Woywoden oder Statthalter der einzelnen Provinzen waren genöthigt, ihre Berichte nach Moskau durch expresse Boten zu schicken, und empfingen auf demselben Wege die Befehle der Regierung. Die diplomatischen Geschäftsträger und die vom Auslande kommenden Couriere mußten sich der Transportmittel bedienen, mit denen sie durch die Ortsbehörden von Stadt zu Stadt versehen wurden.

Geschäftsreisen und Aufenthalt der kaiserlichen Diener mußten immer die Unterthanen bezahlen, ja auch die Unterhaltung des Fürsten selbst fiel den Bewohnern des Ortes zur Last, wo sich derselbe mit seinem Gefolge aufhielt.

Als indessen unter der Regierung des klugen und sanftmüthigen Michael Feodorowitsch eine geregeltere Verwaltung an die Stelle früherer Willkühr trat, wurden im Jahre 1630 regelmäßige Post-

verbindungen in einem Theile des Kaiserstaats eingeführt, und der berühmte Fürst Pojarsky war der erste Chef des Yamskoy prikase (General-Director der Posten). Jedoch mochte der Anfang eines Postwesens selbst für den damaligen uncultivirten Stand von Rußland noch mannichfache Mängel mit sich führen, denn als im Jahre 1645 der jugendliche Alexei Michaelowitsch nach dem Tode seines Vaters die Zügel der Regierung ergriff und sich auf dem Throne befestigt hatte, wurden verschiedene verbessernde Einrichtungen in dem Postwesen, dessen Nothwendigkeit und Wichtigkeit anerkennend, getroffen, von denen die im Jahre 1660 mit Riga, das damals der schwedischen Krone noch angehörte, angeknüpfte Post-Verbindung, die man mit dem Namen Nemezkaia (deutsche Post) bezeichnete, am meisten Erwähnung verdient. Die Errichtung dieser Post muß um so mehr hervorgehoben werden, als daraus das uneigennützige Bestreben des russischen Gouvernements, den Verkehr und den Handel seiner Völker mit den damals gebildeteren westlichen Nachbarstaaten zu erleichtern, auf das deutlichste hervorleuchtet, da die Rigaische Postanlage nicht allein keinen Ertrag lieferte, sondern, um ihr Bestehen nur zu sichern, jährlich eine Summe von 12,000 Rubeln (16,000 Thalern) verwilligt wurde. Dadurch wurden nun auch in Rußland die im nördlichen Italien und in ganz Deutschland bereits fast seit einem Jahrhundert bekannten und für den Verkehr so wichtigen Zeitungen*) verbreitet. Die geschriebenen Blätter, welche zuweilen sich

*) Die Zeitungen hatten ihren Ursprung in Italien. Der Krieg, den Venedig mit Soliman II. in Dalmatien führte, gab Veranlassung, daß man in der Dogenstadt vom Jahre 1536 an die eingegangenen Kriegs- und Handelsberichte in geschriebenen Blättern an einem bestimmten

darunter vorfanden, wurden schon damals für so wichtig erkannt, daß solche noch jetzt in dem Archive des Ministeriums der auswärtigen Angelegenheiten zu Moskau aufbewahrt werden.

Als die Staatskunst und die Willenskraft Peters des Großen (1682 — 1725) Rußland zu einer europäischen Macht erhoben, und Wissenschaft und Kunst immer mehr und mehr in dem weit begränzten Staate durch Errichtung der Akademie der Wissenschaften und vieler Schulen gefördert waren, richtete sich auch das Augenmerk des großen Zaars auf die Verbesserung des Postwesens, damit es mit der Ausbildung der übrigen Staatseinrichtungen gleichen Schritt halte. Nach dem Vorbilde Deutschlands wurden im Jahre 1711 in Moskau und 1717 in St. Petersburg Post-Aemter errichtet, und die an der Mündung der Newa durch Peters Machtwort erstandene neue Residenzstadt der russischen Kaiser mit der im Nystädter Frieden 1721 von Schweden an Rußland abgetretenen wichtigen Ostsee-Handelsstadt Riga, in der schon seit 100 Jahren ein Post-Amt etablirt war, durch Briefposten in eine regelmäßige Verbindung gebracht.

Eine für die Benutzung der Posten wichtige, den damaligen russischen Administrations-Verhältnissen wahrscheinlich anpassende Bestimmung aus dieser Periode bestand in der Anordnung, daß

Orte zum Lesen mittheilte. Man zahlte das Lesegeld dafür in einer längst außer Cours gekommenen Scheidemünze, Gazetta genannt, und dieser Name ging dann auf die Blätter selbst über. In Deutschland wurden im Anfange des 17. Jahrhunderts zuerst regelmäßig fortgesetzte gedruckte Zeitungen ausgegeben. So wurde im Jahr 1615 zu Frankfurt a. M. das noch bestehende Frankfurter Journal angefangen. Brockh. Convers. Lexicon, Band 10. S. 735. ff.

ohne Bezahlung kein Brief zur Beförderung der Post angenommen werden solle.

Der rastlos thätige Peter der Große befahl im Jahre 1720 die Errichtung regelmäßiger Posten auf den bedeutendern Straßen des Reichs, und wurde dem zu Folge von der alten Hauptstadt des Zaarenreiches, dem reichen Moskau, wöchentlich zweimal eine Post nach St. Petersburg, die auch eben so oft von dort nach Moskau abging, abgefertigt.

Für das Bedürfniß der übrigen russischen Städte erschien eine wöchentlich einmalige Post hinreichend. Die dem Postwesen hierdurch gegebene Ausdehnung und höhere Wichtigkeit hatte 1722 die Einsetzung einer Centralbehörde für diesen Zweig des öffentlichen Dienstes zur Folge, an deren Spitze der Kaiser den Geheimerath Dachkow zum General-Director ernannte. In diesem Zustande verblieb das russische Postwesen bis zum Jahre 1775, wo in allen bedeutendern Städten des Reiches Post-Aemter eingerichtet wurden; woraus wir schließen müssen, daß die seit 1720 angeordnete regelmäßige Abfertigung von Briefposten zwischen Moskau und den Provinzialstädten, vor Errichtung besonderer Post-Aemter in den letzteren, durch Beamte der Gouverneure geschah, welches um so wahrscheinlicher erscheint, als erst während der Regierung der Kaiserin Katharina II. (1762 — 1769) die Macht der Gouverneure, die bis dahin eine sowohl der Krone als den Unterthanen gefährliche Höhe erreicht hatte, durch Constituirung von Central- und Kreisbehörden für gewisse Zweige der Landesverwaltung, wodurch ihnen nur eine Ober-Aufsicht in der Civil- und Militair-Administration verblieb, vermindert wurde. Die Verwaltung des gesammten Postwesens in dem Kaiserreiche wurde 1782

einer zu diesem Zwecke neu organisirten Oberbehörde ausschließlich überwiesen, was für die Beschleunigung des Postlaufes von höchster Wichtigkeit war, denn bis zu dem genannten Zeitpunkte waren sowohl die regelmäßigen Posten, als auch die Estafetten mit einer solchen Langsamkeit befördert, daß z. B. 7 mal 24 Stunden erforderlich waren, um die Strecke zwischen Petersburg und Moskau (720 Werste oder 103 deutsche Meilen) zurückzulegen. Ein regeres Leben begann nun in dem russischen Postwesen. Außer einer Menge den Dienst verbessernden und die Benutzung erleichternden Bestimmungen wurden jetzt Posten zwischen den Gouvernements und allen Kreisstädten eingerichtet, während bisher die ersteren nur mit den bedeutendsten Plätzen in Verbindung gestanden hatten. Die dadurch hervorgerufene Regelmäßigkeit in Ausübung des Postdienstes machte es 1783 möglich, daß auch Gelder zur Versendung angenommen werden konnten, und der von Catharina geweckte und eifrig unterstützte Aufschwung des russischen Handels und des Verkehrs mit den nordwestlichen, sogenannten deutsch-russischen Provinzen, auf den die finanziellen Verlegenheiten des russischen Reichs während der kurzen Regierung ihres Nachfolgers Paul I. (1796 — 1801) nur geringen Einfluß äußerten, bewirkte, daß auf der großen Straße von St. Petersburg und von Moskau bis Mitau eine Extrapostanstalt eingerichtet wurde. Aus derselben Ursache geschah es 1807, daß für die ausschließliche Beförderung von Geldern und Packeten, die bis dahin durch die Briefposten versandt waren, besondere Fahrposten eingerichtet wurden, was auf die Beschleunigung der Briefposten nur eine heilsame Rückwirkung haben konnte. Die weitere Vervollkommnung des russischen Postwesens bethätigte sich 1820, wo zuerst regelmäßige Diligencenfahrten, be-

sonders zur Beförderung von Reisenden, eingerichtet wurden, und zwischen Moskau und St. Petersburg, 1821 auch zwischen St. Petersburg, Riga und Mitau Statt fanden. Schon im Jahre 1770 war freilich der Versuch zur Einführung von Postkutschen zwischen St. Petersburg und Narva am finnischen Meerbusen (161 Werste oder 23 deutsche Meilen) gemacht, indessen bestanden diese nur eine kurze Zeit. Die zunehmende Benutzung der Posten, die theils in der weitern Verbreitung der Schreibkunst unter den geringern Classen der russischen Unterthanen, theils in der Erweiterung der Industrie und folgeweise des Handels ihre Ursache haben mochte, veranlaßten die immerfort thätige oberste Kaiserliche Postbehörde, die Verbindung der beiden Hauptstädte, die seit der Regierung Peters des Großen, wegen des geringen Verkehrs, wöchentlich auf einmal beschränkt war, im Jahre 1824 auf eine sechsmalige zu vermehren. Schon seit 1824 waren in den beiden umfangreichen Haupt- und Residenzstädten St. Petersburg und Moskau zur Bequemlichkeit der von dem Post-Amte entfernt wohnenden Correspondenten Briefsammlungen eingerichtet, von denen zu gewissen Zeiten des Tages die eingelieferten Briefe nach dem Hauptbureau gesandt wurden, wodurch der Briefwechsel sich außerordentlich vermehrte. Sowie der innere Verkehr durch die verbesserten Post-Einrichtungen wesentlich gehoben wurde, so bewirkte die seit 1829 zwischen Lübeck und St. Petersburg während der Sommermonate (vom Anfang Mai bis Ende Octbr.) Statt findende regelmäßige Dampfschifffahrts-Verbindung einen vorher kaum geahnten Verkehr mit dem nordwestlichen Deutschland, der durch die umsichtige preußische Ober-Postverwaltung, welche bereits im Jahre 1821 mit Rußland einen Postvertrag abgeschlossen hatte, eine noch

höhere Bedeutung dadurch erhielt, daß die zwischen Greifswalde und Ystadt seit 1826 mittelst Postdampfboote unterhaltene Verbindung dem Gange der Lübeck-Petersburger Dampfschiffe, die in Ystadt anhalten, angepaßt wurde. Danach verweilen nun in dem schwedischen Seeorte Ystadt die Lübecker Dampfschiffe, um die Reisenden aufzunehmen, welche von dem preußischen Dampfboote aus Greifswalde dorthin zur Ueberfahrt nach Rußland gebracht werden, und das Dampfschiff aus St. Petersburg, um in Ystadt die Reisenden abzusetzen, welche mit dem preußischen Dampfboote nach Greifswalde ihre Reise fortsetzen wollen. Das unaufhörliche Fortschreiten der Postverwaltung zeigte sich besonders seit 1833. Auf mehren Straßen des Reichs wurden die St. Petersburger Posten um 3 bis 4 Tage, und die Posten von Moskau bis Riga und auch bis nach dem Innern des polnischen Königreichs um 5 bis 6 Tage rascher befördert. Die Correspondenz zwischen Paris und St. Petersburg, die früher 21 Tage unterweges war, und die im Jahre 1821 in Folge der mit Preußen abgeschlossenen Post-Convention in 17 und später in 14 Tagen befördert wurde, gebraucht gegenwärtig kaum 13 Tage, um die ungeheure Entfernung von 330¾ deutschen Meilen zu durchlaufen. So wie bereits zwischen den Haupt- und Residenzstädten und Riga Extrapoststationen eingerichtet waren, so wurden solche auch für die wichtigsten Handelsstädte, als zwischen Petersburg einer- und Odessa, Tiflis, Orenburg und Warschau andrerseits, sowie während der Dauer der Nischnei-Nowgoroder Messe zwischen diesem Orte und Moskau etablirt.

Sowie das russische Postinstitut durch Vermehrung und Erweiterung der Course eine immer vollkommnere Ausbildung gewann, in demselben Maaße erlitt der anfängliche Portotarif bei

der zunehmenden Frequenz und Wichtigkeit der Posten wesentliche Veränderungen.

Während im Jahre 1725 der einfache Brief zu einem Solotnik (1/3 Loth) angenommen wurde, erweiterte der 1767 publicirte Tarif das einfache Briefgewicht auf 1 Loth (3 Solotnik), und kostete hiernach ein Brief zwischen St. Petersburg und Moskau 6 Kopeken (= 1 Sgr. 7 1/2 Pf.). Gegenwärtig ist die geringste Taxe eines einfachen Briefes von 3 Solotnik (1 Loth) auf 20 Kopeken (= 5 5/12 Sgr.) und die höchste auf einen Rubel festgesetzt, für welchen Preis daher ein Brief zwischen den 14748 Werste oder 2109 deutsche Meilen von einander entfernten russischen Städten Petropawlowsk in Kamtschatka und Kola an der Murmanskischen Küste des Eismeers, befördert wird*).

Bei der Portoberechnung für Päckereien wird die Brieftaxe in der Art in Anwendung gebracht, daß für jedes Pfund das einfache Briefporto in Ansatz kommt. Diesem Porto tritt die Assecuranz-Gebühr noch hinzu, welche nach dem declarirten Werthe der Sendung auf eine Entfernung von weniger als 500 Werften zu einem halben Procente, und für Entfernungen über 500 Werste zu

---

*) Nach einem höchsten Ukas vom 18. Decbr. 1839 zahlt ein Brief von einem Lothe oder ein Packet von 1 Pfd. an Gewicht:

		bis	300	Werste	=	5	Kopek. Silber.
über	300	bis	800	Werste	=	10	Kopek. Silber.
=	800	=	1100	=	=	15	= =
=	1100	=	1800	=	=	20	= =
=	1800	.	.	.	=	25	= =

104 1/4 Werste = 15 geogr. M. oder fast 7 auf eine deut. M.
100 Kopeken = 1 Silb. Rubel oder 1 Thlr. 3 Sgr.

einem ganzen Procente berechnet wird. Bei Erhebung des Porto's und der Assecuranzgebühr für Geldsendungen wird in derselben Art verfahren, wie bei den Päckereien, jedoch mit der Ausnahme, daß, wenn die Münzen in einem Papier-Couverte versandt werden und weniger als 1 Pfund wiegen, das Porto für jedes Loth wie für einen einfachen Brief berechnet wird. Für die Briefe nach und von dem Auslande wird außer dem betreffenden Transitporto das gewöhnliche russische Porto erhoben.

Ein Tarif für die Benutzung der Extrapost-Transportmittel ist für das ganze Reich, mit Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse, festgesetzt. Nach diesem kostet ein Pferd pro Werst mindestens 2 (= $6^1/_2$ Pf.), höchstens 3 (= $9^3/_4$ Pf.) Kopeken Silber, das Wagengeld beträgt 12 (= $3^1/_4$ Sgr.) Kopeken für jede Station, und das Postillons-Trinkgeld auf gleicher Strecke 6 (= 1 Sgr. $7^1/_2$ Pf.) Kopeken. Es hat indessen der Extrapost-Reisende sich einen Erlaubnißschein, Podoroschna genannt, zu lösen. Dieser Schein wird je nach dem Orte, worin er angefordert wird, von den Gouverneurs, von den Provinzial-Regierungen, von den Kreismarschällen und in Grenzorten auch von den Polizeimeistern ertheilt. Für die Ausfertigung zahlt jeder Reisende, fremde Staats-Couriere nicht ausgenommen, $^1/_2$ Kopeke Silber pro Pferd und Werst.

Die Ausdehnung, welche das russische Postwesen bis zur Mitte des Jahrs 1841 erhalten, geht aus der nachfolgenden statistischen Uebersicht, die auf officielle Angaben sich gründet, am deutlichsten hervor:

Im Jahre 1840 beliefen sich die Gesammteinkünfte
auf 3,888,080 Silb. Rub. = 4,374,090 Thl.
vorausgabt wurden 1,695,214 = = = 1,907,115¾ =

es bleibt mithin
ein surplus von 2,192,866 = = = 2,466,974¼ T.

An Baar- und Papiergeldsendungen wurden der Post 272 Millionen Rubel = 306 Millionen Thaler anvertraut.

Die Zahl der Briefe, Packete und Schriften betrug:

im Innern von Rußland	Seitens der Regierung und wohlthätigen Gesellschaften	14,788,260
	der Privatleute	6,514,291
nach u. von dem Auslande	Regierungs-Corresp. .	366,501
	Privat-Correspond. . .	791,646
die im Auslande etablirten	russischen Post-Aemter hatten expedirt	25,382
	also im Ganzen	22,486,080

Die ordinairen Posten durchliefen nach den annähernden Berechnungen die ungeheure Zahl von 14 Millionen Werften (fast 2 Millionen deutsche Meilen), ohne daß hierbei die Straßen, welche von Tiflis aus in das Innere von Georgien führen, sowie der Weg von Ochotzk und Petropawlowsk in Kamtschatka berücksichtigt ist.

Es bestanden für diesen Verwaltungszweig: 2 Ober-Post-Aemter (in St. Petersburg und Moskau); 53 Gouvernements-, 625 Kreis-, 7 Grenz-Post-Aemter.

In fremden Staaten gab es russische Post-Anstalten: in Constan-

tinopel, Jassy, Bucharest und Giurgewo. Zu derselben Zeit zählte man 3087 Stationen für den Pferdewechsel; außer diesen waren noch 7 in den Districten des Gouvernements Archangel und in Sibirien, auf welchen Rennthiere statt der Pferde gehalten werden, und 45 Stationen im nördlichen Sibirien mit Beförderung der Posten und Reisenden durch Hundegespann. Zu Folge der Einführung einer Reform in der Civil-Verwaltung des transkaukasischen Landstriches wurde das Postwesen in diesen Provinzen anderweit organisirt, und es entstand dadurch ein neuer Postverwaltungs-Bezirk, auch wurden die Postanlagen um 8 vermehrt, so daß gegenwärtig 26 Postämter in demselben etablirt sind. Von den Postkutschen-Verbindungen, die

a) zwischen St. Petersburg und Moskau,
b) = St. Petersburg und Kowno am Niemen,
c) = St. Petersburg und Riga,
d) = Riga und Tauroggen,
e) = Kiew und Moskau

bestehen, war die zwischen den beiden Residenzstädten die frequenteste, es wurden mit derselben, in dem Zeitraume vom 26. Mai 1840 bis 15. Decbr. 1841, 7425 Passagiere befördert.

Dieser gute Erfolg läßt erwarten, daß der neue Postcommunicationszweig bald auch auf andere Theile des Reichs ausgedehnt werde, wozu die gegründetste Hoffnung vorhanden ist, da schon im verflossenen Jahre von der leitenden Behörde Anordnungen getroffen sein sollen, um die zwischen den beiden Hauptstädten einer- und Nischnei-Nowgorod andrerseits bisher nur temporair bestandene Fahrpost, durch eine auf alle Jahreszeiten ausgedehnte zu vermehren, um auch diesem noch immer wichtigen Handels-

platze die Vortheile und Annehmlichkeiten einer raschen nnd bequemen Postkutschen-Verbindung zu gewähren.

Die wesentlichen Verbesserungen, welche in der Verwaltung des russischen Postwesens seit den letzten Decennien eingetreten sind, beurkunden hauptsächlich das Bestreben der leitenden Oberbehörde, diesen wichtigen Zweig der Staatsverwaltung den gerechten Ansprüchen und gegenwärtigen Bedürfnissen der Reichsunterthanen gemäß immer mehr auszubilden, und wenn gleich auf der einen Seite die großen Hülfsmittel und die eigenthümliche Verfassung des russischen Kaiserstaats das stete Fortschreiten auf der betretenen Bahn der Reformen unterstützen mag, so sind doch die Hindernisse, welche die Natur in einem großen Theile des Reichs der Unterhaltung regelmäßiger Post-Verbindungen entgegengestellt, so groß und so schwer zu übersteigen, daß nur ein lebhaftes Interesse und eine unermüdliche Ausdauer es vermag, diese Hemmungen möglichst zu beseitigen. Möchte es der russischen Ober-Post-Verwaltung immer mehr gelingen, durch Verbesserung der bestehenden und Errichtung neuer Poststraßen mit dahin zu wirken, daß die verschiedenartigen Elemente, aus denen das größte Reich, was die Erde jemals sah, zusammengesetzt ist, sich stets mehr einander nähern, wozu gerade die Postanstalt als eins der wirksamsten Mittel erscheint, da sie eine der wichtigsten Folgen des gesitteten Zustandes der Menschen ist.

Die besondern Einrichtungen, die zur Erreichung jenes Zweckes in Sibirien und wegen der jetzigen politischen Verhältnisse in den cis- und transkaukasischen Provinzen gegenwärtig bestehen, lassen wir, als einen integrirenden Anhang zu vorstehendem Abrisse, hierunter olgen. Wir bemerken dabei, daß diese Mittheilungen

sich auf officielle Angaben stützen, und also zugleich dazu geeignet sind, uns ein getreues Bild von dem Culturzustande der Bewohner jener Länderstriche zu geben.

a. Posteinrichtungen in Sibirien.

Aus dem Hauptorte der Halbinsel Kamtschatka, Petropawlowsk, wird die Post während der Sommermonate, vom Juni bis November, wenn die Küste vom Eise befreit ist, zu Schiffe über den Meerbusen nach Ochotzk geschafft, der von dieser Hafenstadt den Namen erhalten. Im Winter kann die Beförderung nur auf dem Landwege, der sich längs der Küste auf eine Entfernung von 2410 Werste erstreckt, zwischen den genannten Oertern bewirkt werden. Zu diesem Zwecke werden alsdann schlittenähnliche Fuhrwerke, Nart genannt, ausgerüstet, und mit einer der Schwere der Ladung angemessenen Anzahl Hunde bespannt. Zuweilen werden auch gewöhnliche, durch Rennthiere gezogene Schlitten gebraucht, indessen sind die Hunde als Transportthiere bei Weitem beliebter, da sie mit der Schnelligkeit der Rennthiere eine größere Ausdauer verbinden und weniger Wartung und Pflege bedürfen.

Die Hunde machen gewöhnlich 80 Werste, fast 11½ d. M. in 24 Stunden. Alle Hunde, die in Sibirien zu den Postbeförderungen gebraucht werden, gehören zu ein und derselben Race, mit einigen Abarten in der Größe und der Farbe, im Gouvernement Jeniseisk sind sie 16 Werschok (2 Fuß 2¼ Zoll) lang und 12 Werschok (1 Fuß 7½ Zoll) hoch. Im Sommer gebraucht man

sie zum Bugsiren der Fahrzeuge, die stromaufwärts gehen. 12 Hunde vermögen einen Nart mit zwei Reisenden und 30 Pud (= 1050 Pfd.) zu ziehen, indessen darf bei einer postmäßigen Beförderung ein solches Fuhrwerk mit nicht mehr als 12 Pud (420 Pfd.) an Bagage beladen werden, und wird solches alsdann, von 10 oder 12 Hunden gezogen, in der Bezahlung zwei Pferden gleich berechnet.

Die Geschwindigkeit und die Beharrlichkeit der Hunde ist so außerordentlich, daß, wenn sie angetrieben werden, binnen 24 Stunden 180 Werste (fast 26 deutsche Meilen) zurückgelegt werden können, ohne daß auch nur einmal angehalten wird. Sie werden bis zur Uebersättigung mit getrockneten Fischen gefüttert, indessen sollen sie auch acht Tage ohne Nahrung zu sich zu nehmen zubringen können. Sie laufen stets in gestrecktem Carriere, und wenn ihr Führer sie zum Stehen bringen will, sagt er nur „halt!" und schlägt seinen Tarim, einen Stock von etwa 2 Fuß Länge, dessen Spitze mit Eisen beschlagen ist, durch den Boden des Schlittens in den Schnee, und augenblicklich halten die Hunde an, selbst im angestrengtesten Laufe. Die Art und Weise, in der sie angespannt werden, ist folgende. An die Spitze bringt man den sogenannten Vor- oder Leit-Hund, darauf je zwei und zwei zusammengekoppelt, zuletzt zwei oder drei an die Deichsel, die aber an den Nart selbst, und nicht an die ledernen Riemen gespannt sind, mit welchen die übrigen Hunde zusammengekoppelt werden. Der Leit-Hund lenkt die übrigen. Er kennt die Bedeutung der Worte: „rechts, links, halt!" und gehorcht der Stimme des Führers. Er läuft, indem er unaufhörlich den Kopf nach seinem Herrn wendet, und wenn er sieht, daß die-

ser durch irgend einen Umstand, vielleicht im Schlafe, vom Schlitten gefallen ist, so fängt er an, da er die übrigen Hunde nicht plötzlich aufhalten kann, im Kreise zu laufen, und zieht auf diese Weise das ganze Fuhrwerk nach sich, bis er bei seinem Herrn wieder ankommt. Man nennt diese Hunde gewöhnlich „Wende-Kopf" und bezahlt sie mit 200 bis 400 Rubel. (225 bis 450 Thlr.)

Die Ausdauer dieser Hunde geht am deutlichsten daraus hervor, daß die Relais auf der Straße zwischen Ochotzk und Petropawlowsk mehr als 306 Werste (circa 43 deutsche Meilen) von einander entfernt sind, ja die Strecke zwischen der Station Karitzkaia und Guyiguinsk beträgt sogar 438 Werste ($62^1/_2$ deutsche M.).

Die zu den Posten nöthigen Transportmittel werden von den Einwohnern unterhalten, denen die Regierung die Beförderung ihrer Depeschen bezahlt. Auch die wenigen Reisenden dieses unwirthlichen Landes können mit diesen Postgelegenheiten befördert werden. In Bolcheretsk, an der westlichen Küste, wohnen 200 Menschen, deren Hauptnahrungsquelle die Postbeförderung bildet. Von Petropawlowsk längs der Küste bis zur Festung Tahil und von da nach dem Innern von Kamtschatka bis zu dem armseligen Dorfe Yelov wird für den Transport jener Hundeposten Geld gezahlt. Von dem letztgenannten Orte bis Guyiguinsk kann man jedoch nur für Taback befördert werden, weil die Bewohner dieser Länderstrecke den Werth des Geldes nicht kennen und, einem volksthümlichen Gebrauche folgend, nur eine Zahlung von Taback als Vergütung für Dienstleistungen anerkennen. Nach der Anordnung der russischen Regierung kaufen die Commandeure der verschiedenen Plätze im Ochotzkischen Districte und in Kamtschatka eine Quantität Taback, der von der schlechtesten Beschaffenheit ist, auf,

und übergeben für die gedachten Strecken dem jedesmaligen Postbegleiter, der die Functionen des deutschen Postschaffners versieht, eine angemessene Quantität, die den Korjäken oder Kamtschadalen, welche mit ihren flüchtigen Hunde- oder Rennthier-Gespannen die Post transportiren, statt Geld verabfolgt wird.

Geregelter ist der Postenlauf zwischen Ochotzk und Jakutzk. Monatlich geht eine Post zwischen diesen Haupt-Oertern hin und her. Im Sommer wird der Postdienst auf der ganzen Strecke durch Sattelpferde versehen, während der Winterzeit aber, je nach den Umständen, werden Schlitten und Rennthiere oder Hunde zu der Fortschaffung gebraucht. Von Jakutzk besteht eine directe Postverbindung bis Irkutzk (2454½ Werste, gleich 350½ d. M.). Auf diesen Wegen dient einer der großen sibirischen Ströme, die Lena, als Poststraße; im Sommer durch die, unter dem Namen Chitak bekannten Schiffe, welche aufwärts von Pferden gezogen werden, im Winter auf dem Eise, mittelst der obenbeschriebenen Schlitten, und bei anhaltendem Eisgange wird die Post auf Sattelpferden weitergeschafft. Auch zwischen Irkutzk und der hart an der chinesischen Grenze liegenden Handelsstadt Kiachta ist eine regelmäßige Post eingerichtet. Die Communicationen in den Gouvernements von Jeniseisk, Tomsk und Tobolsk werden auf dem Wasserwege, den die Flüsse, welche jene Districte durchströmen, darbieten, größtentheils monatlich einmal unterhalten. Die Hauptpostverbindungen bestehen hier:

1. zwischen Jeniseisk und Turukhansk (1078 Werste, = 154 d. M.) durch den Jenisei;
2. zwischen Tomsk und Narym (470 Werste, = 69 d. M.) monatlich zweimal, auf dem Tom und dem Ob;

3. zwischen Tobolsk und Beresow *) (1028 Werste, = 147 d. M. auf dem Irtysch, Ob, der Pyrim und der Soswa;
4. zwischen Tobolsk und Surgut bis Samarova auf dem Irtysch, von da ab auf dem Ob.

Auch auf diesen Coursen wird die Post, nach den Jahreszeiten, entweder zu Schiffe, oder im Schlitten auf dem Eise, oder aber auch durch Sattelpferde auf dem Landwege befördert. Die Hunde werden jedoch nicht weiter als Zugvieh gebraucht, sondern Pferde, Rennthiere und auch Dammhirsche dazu genommen, die statt Spann- und Sattelpferde gelten, und mit denselben, rücksichtlich der Transport-Kosten, durch besondere Tarife gleichgestellt sind. Das Geschirr, in welchem die Dammhirsche vor die Schlitten gespannt werden, ist sehr einfach und besteht nur aus einem Kumpten und einigen Stricken. Der Führer gebraucht auf der Reise einen Stock, wovon das eine Ende mit einem spitzigen Eisen beschlagen ist, und als Waffe gegen die Angriffe wilder Thiere dient, das andere Ende aber in einem Knochen in Gestalt eines Apfels endigt, mit welchem die Thiere angetrieben werden. Dieser Stock und ein um das Gehörn der Dammhirsche gewundener Strick sind die einzigen Leiter, welche man als Geschirre und zur Führung gebraucht. Auf den Straßen, wo sich Relais befinden; kann man mit einem Rennthiergespanne 250 Werste (fast 34 deutsche Meilen) in 24 Stunden zurücklegen.

---

*) Haupt-Verbannungsort am Ob, wo Ostermann, Dolgorucki und Mentschikow lebten und starben. Pierer's Universal-Lexicon, 4 Bd. S. 172.

b. Die Posteinrichtungen im Kaukasus.

Die fortdauernden Kämpfe der Bergvölker des Kaukasus gegen die Russen sind freilich kein Hinderniß gewesen, eine regelmäßige Post-Verbindung zwischen den Hauptörtern der cis- und transkaukasischen Provinzen unter sich und mit dem übrigen Rußland zu unterhalten, indessen müssen die Posten zur Sicherung gegen die Angriffe der raublustigen Gebirgsbewohner stets unter militairischer Bedeckung befördert werden, die von Station zu Station gewöhnlich von einem Detaschement Infanterie und Kosaken, häufig auch durch eine Abtheilung Artillerie gebildet wird. Während der Nacht bleiben die ordinairen Posten in den auf den Heerstraßen erbaueten russischen Forts, wodurch die Schnelligkeit der Beförderung natürlich sehr gehemmt wird. Nur die Extrapostreisenden werden auf Verlangen ohne Aufenthalt befördert, und dann durch Chevaurlegers escortirt. Gegenwärtig bestehen in den cis- und transkaukasischen Provinzen folgende Haupt-Postverbindungen:

1. zwischen Jekaterinograd und Tiflis über Wladikawkas, 105½ Werste, circa 15 d. M.; die Beförderung geschieht mittelst Lastpferden innerhalb von vier Tagen;
2. zwischen Stawrapol und Jekaterinodar, und von da nach Taman an der Straße von Jenikala, 463 Werste, oder 66 d. M., wöchentlich einmalige Briefpost, durch einen Kosacken zu Pferde escortirt; der Transport der Gelder und Päckereien findet über Rostov statt.
3. zwischen Kertsch und Anapa am nordöstlichen Ufer des schwarzen Meeres, 98 Werste, oder 24 d. M., wöchentlich einmalige Briefpost; Fahrpostgegenstände werden alle 14 Tage befördert.

Die Posten in Frankreich.

In Frankreich giebt es nicht allein Königliche oder Staats-Posten, sondern auch Privat-Posten, bekannt unter den Namen Messagerieen.

1. Die Staatsposten haben allein das Recht der Beförderung von Briefen, brochirten Büchern, Brochüren, Catalogen, Prospecten, Musikalien, Lithographien ꝛc. bis zu einem Gewichte von 2 Pfd., welche theils durch Malleposten, theils durch Malle-Estafetten erfolgt. Außerdem befördern die Staatsposten in beschränkter Masse auch Personen, Geld- und Werthsendungen; doch ist dieser Transport wegen des hohen Passagier- und Geldporto's, (von letzterem 5% des declarirten Werthes) im Verhältniß zu dem der Messagerieen unbedeutend.

Der Transport der Reisenden erfolgt durch die Malleposten, welche ausschließlich des Schaffners (Courier) 1 bis 3 Plätze enthalten. Der Preis eines Platzes beträgt 1 Fr. 50 Centimes für die Post, mit einem Freigepäck von 25 Kilogramm (50 Pfd.), welches jedoch nur in einem Mantelsack, Felleisen oder dergleichen bestehen darf. Baares Geld darf der Reisende nur bis zu 5 Kilogramm (10 Pfd.) als Passagiergut bei sich führen. In Verlustfällen des Reisegepäcks werden höchstens 150 Franken Entschädigung gewährt.

Französische Malle-Post.

Die Malleposť, welche unser Bild hier vorstellt, ist eine der gewöhnlichsten auf den Hauptrouten. Sie enthält mit Einschluß des Schaffners 4 Plätze. Hinten ist ein Magazin für das Brieffelleisen und das Reisegepäck. Für Letzteres ist überdies auf dem Verdecke eine Vâche.

Hier kürzlich noch Einiges über die Bespannung und Beförderung der Malleposten, sowie über die Uniform der Schaffner und Postillons.

Die Posthalter zunächst haben sorgfältig auf zuverlässige Postillons, tüchtige Pferde und in gutem Zustande befindliches Geschirr zu sehen. Der Postillon muß einige Zeit vor Ankunft der Malleposť zur Abfahrt bereit sein und das Umspannen darf am Tage nicht über 3 Minuten, des Nachts nicht über 5 Minuten währen *). Die Umspannung der Malleposť geht der jeder anderen Posť vor. Die Ueberführung ist mit größtmöglichster Schnelligkeit — gewöhnlich im Galopp — zu bewerkstelligen; eine Posť muß in 35 — 55 Minuten zurückgelegt, und dieses vorgeschriebene Maximum der Beförderungszeit darf in keinem Falle überschritten, sondern die Station muß wo möglich noch früher erreicht werden. Die Malleposten können jedes andere Fuhrwerk, auf ein vom Schaffner mit der Trompete gegebenes Zeichen zum Ausweichen, überfahren. Der Postillon darf sich nie von seinen Pferden entfernen, eben so wenig von den Reisenden ein Trinkgeld annehmen.

*) An den Enden der Stränge befinden sich Ringe, welche an die an der Waage befindlichen Haken schnell eingehangen werden und das Umspannen wesentlich erleichtern.

Uniform der Schaffner und Hilfsschaffner.

Frack von königblauem Tuche, welcher bis an die Waden reicht, mit einer Reihe Knöpfe, mit breiten Taschen in den Seiten und ohne Besatz; stehender Kragen mit einem silbernen, fünf Millimetres breiten Balken.

Weißmetallene Knöpfe, um deren Rand die Worte: Administration des Postes, und in der Mitte: Courier, stehen.

Sogenannte Charivarihosen von dunklem, eisengrauem Tuche, an den Seiten mit einem Streifen von königblauem Tuche besetzt; eine Mütze von blauem Tuche oder eine zum Umschlagen, je nachdem es die Jahreszeit erfordert.

Uniform der Postillons.

Frack von königblauem Tuche; Kragen, Revers, Aufschläge und Besatz von rothem Tuche; blanke Metallknöpfe mit den Worten: Poste aux chevaux.

Hoher runder Hut von lackirtem Leder.

Stiefelhosen oder Pantalons von gelbem Leder.

Die Postillons, welche Reithosen oder Charivaris tragen, dürfen solche nur von dunkel melirtem Tuche haben, an der Seite mit einem Streifen von königblauem Tuche und von oben bis unten mit schwarzen, vierlöcherigen Hornknöpfen.

Ein Schild mit dem Namen der Station und der Rangnummer des Postillons, welches am linken Arme auf einem blauen, rothvorgestoßenen Bande getragen wird (das Band muß 78 Millimetres Breite haben).

Mantel von graumelirtem Tuche mit einem Kragen von blauem Tuche.

Es ist den Postillons gestattet, auf dem Kragen oder den

Aufschlägen eine silberne, 20 Millimetres breite Borte zu tragen, sowie nach einer 20jährigen Dienstzeit eine zweite auf dem Kragen, und bei einer 30jährigen Dienstzeit eine dergleichen auf den Aufschlägen. —

Der Schaffner und Briefträger müssen auf der linken Seite der Brust ein Schild tragen.

Das Schild der Schaffner und Hilfsschaffner ist von weißem Metall und trägt die Worte: Service des Dépêches.

Das der Briefträger ist von gelbem Metall; in der Mitte befinden sich die Worte: Poste aux lettres.

Während der Reise müssen die Schaffner, sowohl zu ihrer persönlichen Sicherheit, als auch zum Schutze der ihnen anvertrauten Depechen, bewaffnet sein.

Die Schaffner und Hilfsschaffner haben auf ihren Touren eine Trompete bei sich zu führen, um ihre Ankunft auf dem Postbüreau oder Relais zu verkünden und das übrige Fuhrwerk, zufolge den Straßenpolizei-Gesetzen, zum Ausweichen der Hälfte der Straße zu veranlassen.

Die Stadtbriefträger tragen an einem Schulterriemen eine Büchse von schwarzlackirtem Kupfer, worin die zu bestellenden Briefe verschlossen werden.

Die Landbriefträger haben eine eben solche Briefbüchse; außerdem tragen sie ein weißmetallenes Schild mit den Worten: Administration des postes.

Alle vorangegebenen Gegenstände haben die im Postdienste

Angestellten sich selbst anzuschaffen und für deren Unterhaltung zu sorgen.

2. Die Messagerien oder Privatposten Frankreichs kommen bereits unter Louis XIV. (1662) vor, und haben solche von (Messager, Bote) den sonstigen Boten-Einrichtungen ihren Namen erhalten. Es giebt in Frankreich jetzt drei Haupt-Messagerie-Gesellschaften, die ihren Sitz in Paris haben und von dort aus nach allen wichtigen Gegenden Frankreichs tägliche Fahrpostverbindungen unterhalten. Außerdem befinden sich in allen Städten eine Menge Privat-Transportgelegenheiten von einem Orte zum anderen (voitures publiques, Roulages).

Diese Messagerien sind: 1. die Messag. royale, also benannt, weil sie auf gewissen Routen die Beförderung der Brief-Depechen der Königl. Post übernommen hat; 2. die Messag. de Lafitte et Galliard, und 3. die Messag. française. Dieselben gewähren ein schnelles, bequemes und in Folge der Concurrenz billiges Reise-Fortkommen; sie stehen unter genauer Controle der Regierung, an die sie gewisse Abgaben (droit du dixième) von der Porto- und Personengeld-Einnahme zu entrichten haben. Ebenso controlirt die Regierung das Gewicht der geladenen Wagen (Fixation du poids des voitures). Mit Ausnahme des Brieftransports (siehe Staatsposten vorn), deren Beförderung in versiegeltem oder unversiegeltem Zustande auf das strengste verboten ist und für jeden Unterschleif mit 150 — 300 Franken bestraft wird, ist jede Beförderung von Gegenständen aller Art, sowie der Personentransport und der Debit der Zeitungen frei gegeben.

Die Wagen (Diligencen), deren sich die Messagerien bedienen, kann man in wenigstens 5 Classen theilen, wovon die der zweiten

Französische Messagerie Royal.

Classe die am gebräuchlichsten sind. Eine solche Diligence stellt nebenstehendes Bild vor: sie enthält 16 Plätze, als 3 im Coupé, 6 im Innern des Wagens, 4 hinten (Rotonde) und 3 auf dem Verdeck (Banquette). Eine solche ganz besetzte und beladene Diligence wiegt gegen 9000 Pfund und wird mit 4 — 5, auch nach Bedürfniß 6 Pferden gefahren. Die Poststücken — mit Ausnahme der kleinen — sowie das Reisegepäck werden nur auf dem Verdeck verladen. Die Ueberführung einer Diligence per Post darf höchstens 40 — 45 Minuten dauern, und die Umspannung auf den Relais muß am Tage in höchstens 5 Minuten, des Nachts in 10 — 15 Minuten erfolgen. Theils geschieht die Beförderung durch die Königl. Posthalter, theils durch Relaishalter, mit denen sich die Gesellschaften durch Accord vereinen.

Der Schaffner (Conducteur) einer solchen Diligence hat viele Pflichten auf sich und in jeder Hinsicht mehr als ein Schaffner bei den Malleposten oder auch bei den deutschen Posten zu vertreten. Nicht allein daß er die gewöhnlichen Obliegenheiten eines Schaffners in Bezug auf den Wagen, die Post- und Passagierstücke, die Reisenden, Postillons ꝛc. zu beobachten hat, so liegt ihm auch die sofortige Bezahlung der Postillons-Trinkgelder, des Fahrlohns an die Posthalter, die Einziehung des Porto's oder die Empfangnahme des Franko's für Postsendungen, des Personengeldes ꝛc., welches Alles er nach seiner Rückkehr nach Paris, nach Ausweis seines Passes (Feuilles de route), an den Rechnungsvorstand zu berechnen hat, und manches Andere mehr ob. Er geht während seines Dienstes ebenfalls in Uniform, welche seine Administration beliebig bestimmt, und führt gleich den Schaffnern bei den Malleposten, ein Posthorn bei sich.

Nachrichten über das Postwesen in China, Siam, Boutan und Japan.

Die Posten sind im chinesischen Reiche auf eine sehr regelmäßige Weise eingerichtet. Der Kaiser trägt die Kosten und unterhält zu diesem Zwecke eine außerordentliche Anzahl Pferde. Die Couriere gehen von Peking nach den Hauptstädten der Provinzen; der Vicekönig, welcher die Depeschen vom Kaiserlichen Hofe oder von den Kongtons empfängt, theilt sie durch andere Couriere den Städten vom ersten Range mit, und von deren Gouvernements werden sie den Städten niederen Ranges mitgetheilt. In den Hauptstädten der Provinz sind Intendanten der Post bestellt. Obgleich diese Posten nicht zum Gebrauch für die Privaten unterhalten werden, so werden sie doch von ihnen benutzt, und mit weit geringeren Kosten, als in Europa. Die Missionaire bedienen sich ihrer mit der größten Sicherheit. Da es sehr wichtig ist, daß die Couriere regelmäßig eintreffen, so müssen die Mandarine eine besondere Aufmerksamkeit auf die Unterhaltung der Landstraßen verwenden, und der Kaiser, um diese Aufmerksamkeit stets rege zu erhalten, läßt oft die Gerüchte verbreiten, daß er diese oder jene Provinz besuchen werde. Bei aller Bemühung haben die Chinesen es noch nicht dahin bringen können, den unerträglichen

Staub von den Landstraßen zu vertilgen oder zu vermindern, welcher den Sandstürmen zugeschrieben wird und die Reisenden nöthigt, einen Schleier oder eine Maske vor dem Gesichte zu tragen, obgleich diese Vorsichtsmaßregel nicht ganz von den Unannehmlichkeiten befreit. Uebrigens sind die Wege breit, gut gepflastert, und in mehreren Provinzen hat man die Passage über die höchsten Berge eröffnet, indem man die Gipfel geebnet, oder die Felsen gesprengt und die Thäler ausgefüllt oder durch hängende Brücken mit den Anhöhen ausgeglichen hat. Es befinden sich auch an den Landstraßen Grotten und Gasthäuser zum Gebrauch der Reisenden, welche eben so angenehm als gemächlich eingerichtet sind, und die man meistens der Wohlthätigkeit eines Mandarins verdankt. Mit einem Erlaubnißschein versehen, welchen man sich verschaffen muß und ohne Schwierigkeit erhält, findet man alles Benöthigte auf der Route, die man nimmt. Ein solcher Erlaubnißschein besteht in einem Blatt Papier, mit tartarischer oder chinesischer Schrift gedruckt, und mit dem Siegel des obersten Tribunals der Miliz versehen. In demselben wird die augenblickliche Stellung der Anzahl Pferde oder Barken, wenn man genöthigt ist, Flüsse zu passiren, sowie alles, was zum Lebensunterhalte nöthig ist, befohlen. Das Siegel ist drei Zoll im Quadrat, ohne andere Zeichen als die Namen des Tribunals und dessen Mitglieder.

Man läßt sich oft auch in Portechaisen tragen, durch Träger, welche ihren Vorsteher haben, an welchen man sich nur zu wenden hat. Die Preise werden nach Bestand der Bagage bestimmt und müssen voraus bezahlt werden. Man erhält so viele Scheine, als man Träger begehrt. Nichts gleicht der Leichtigkeit dieser Träger; sie ruhen nur dreimal des Tages und gehen zwei Stunden in einer.

Die Chinesen schreiben dem Kaiser Hoang=Ty die Erfindung zu, mit bespannten Wagen Personen und Sachen in größter Schnelligkeit zu befördern. Wenn die Nothwendigkeit, die Verbindung zu vermehren, mit der Bevölkerung eines Staats im Verhältniß steht, so muß man die Vortheile berechnen, welche daraus in diesem Reiche hervorgehen, wo 15000 numerirte Mandarinen mit dieser Verwaltung beauftragt sind.

Außer den Posten haben die Chinesen auf den Landstraßen Thürme in einer Entfernung von 5 zu 5 Stunden errichtet, welche zu Signalen bestimmt sind, deren man sich zur Mittheilung bedient; woraus man folgern könnte, daß die Erfindung der französischen Telegraphen von den Chinesen entlehnt ist.

Es ist auch nicht selten, daß man in China mit Wagen reist, die mit Hunden bespannt sind.

Im Siamesischen bedient man sich gewöhnlich der Elephanten zur Fortschaffung der Reisenden, außerdem auch der Pferde, die aber äußerst schlecht sind, und der Büffel und Ochsen, welche abgerichtet sind, so geschwind als Pferde zu laufen. Die Tragsessel sind offen und mit einer Balustrade umgeben, deren Verzierung dem Range der Personen entspricht, welche sich ihrer bedienen. Die Wagen zu Landreisen sind eben so selten, als die Barken auf Flüssen zahlreich. Die Siamesen sind berühmt durch ihre Wasserreisen auf diesen Barken, die man Ballons nennt; zu gewissen Zeiten vermehrt man die Anzahl der Ruderer, welche die Barken mit unglaublicher Geschwindigkeit führen.

Im Königreiche Boutan sind die Wege so schmal und beschwerlich, daß man kaum Platz hat, die Füße zu setzen. Die Präzipisse, welche man auf beiden Seiten sieht, machen die Rei=

sen höchst gefährlich. Eine höchst sonderbare Gewohnheit besteht in diesem gebirgigen Lande darin, daß man die Weiber zu der fast grausamen Arbeit, die Reisenden zu tragen, anhält. Der Sitz, auf welchem der Reisende Platz nimmt, ist mit Riemen an ihren Schultern befestigt, und die Bagage wird von andern in Tragkörben getragen. Die Weiber sind in gewissen Entfernungen aufgestellt, an welchen sie sich ablösen. Ihr Verdienst beträgt ohngefähr eine Rupie alle fünf Tage, und eben so viel wird für die Bagage gezahlt. Welche Idee von dem Culturzustande dieses Volks liefert eine solche Thatsache, die jedoch glücklicher Weise nirgend anderswo sich wiederfindet.

Im Japanesischen nennt man die Posten Sieka; sie sind gewöhnlich in der Entfernung einer Meile, oft aber auch von vier Meilen befindlich. Auf diesen Stationen findet sich Alles vereint, was man an Annehmlichkeiten und Gemächlichkeiten nur wünschen kann. Die Preise aller Gegenstände sind für das ganze Reich durch ein Reglement geordnet, und in diesem Tarif beweist sich ein eben so großer Geist, als Gerechtigkeit; die Entfernungen, der Zustand der Wege, die Preise der Lebensmittel und Fourage sind in demselben genau nach den Local-Verhältnissen berücksichtigt. Die Brücken sind äußerst prächtig, die Wege geebnet und bepflanzt, wie unsere Promenaden in Europa. Sie sind in geometrische Meilen eingetheilt, welche von der Brücke zu Jodo, die man für den Mittelpunkt des Reichs hält, zu zählen anfangen. Die Meilen sind durch Erhöhungen angezeigt, welche mit Bäumen bepflanzt sind. Jeder Canton ist mit einem Pfeiler bezeichnet, welcher den Namen des Herrn, von welchem er abhängt, und seine Grenzen anzeigt. Man hat die Gewohnheit, auf den Reisen einen Fächer zu tragen, auf welchem

die Routen, welche man zu nehmen gedenkt, die Entfernungen, die Preise der Posten, der Lebensmittel und Fourage angegeben sind. Diese Idee ist gewiß sehr sinnreich, besonders in einem Lande, wo bei der großen Hitze der Gebrauch des Fächers eben so angenehm, als nöthig ist.

Jede Station hat eine gewisse Anzahl Boten, um die Briefe, Edicte und Declarationen auf die nächste zu tragen. Diese Sachen sind in einem schwarz angestrichenen Kästchen, auf welchem sich das Wappen des Kaisers befindet und welches auf den Schultern an einem Stocke etragen wird. Man läßt stets zwei Boten zusammen gehen, damit kein Aufenthalt entsteht, wenn dem einen ein Unfall begegnet. Sie tragen eine Glocke in der Hand, mit der sie von Zeit zu Zeit läuten, um ihre Annäherung bemerkbar zu machen, damit jedes Hinderniß ihres Marsches zeitig beseitigt werden kann.

Die Reisenden müssen auf dieses Zeichen anhalten, oder ihren Weg verändern, und der Kaiser selbst unterwirft sich diesem Gesetze, wenn er sich auf ihren Wegen befindet, und ihren Marsch hindern würde.

Privat=Post=Verbindung mit Indien.

Unter den Verbindungen mit Indien zu Lande, verdient Eine besonders bemerkt zu werden, die unter Leitung eines gewissen Herrn Roberts Tod, eines brittischen Kaufmanns, der auch zu Bagdad ein Handelshaus hat, zu Damaskus errichtet wurde. Er hat mit Unterstützung des brittischen Residenten zu Bagdad und Bassorah, Herrn Taylor, und unter Beitritt der gegenwärtigen Behörden in Syrien, eine Linie von Courieren von Damaskus aus nach den beiden vorgenannten Städten errichtet. Alle 20 Tage wird ein Courier von Damaskus abgefertigt, der die Reise nach Bassorah in 16 bis 23 Tagen zurücklegt. Von dort aus gehen die Briefe mit dem ersten Schiffe nach Bombay. Zwischen Constantinopel und Aleppo besteht eine monatliche Communication durch Regierungstartaren, welche gewöhnlich 15 Tage zwischen den beiden Staaten unterwegs sind. Dieser Weg hat vor andern den Vortheil voraus, daß er weniger dem Unbestande der See ausgesetzt ist. Die gewöhnliche Zeit, welche ein Brief von London nach Bassorah braucht, würde auf diese Weise ungefähr 70 Tage sein; nämlich: von London nach Constantinopel 27 — 30 Tage; von Constantinopel nach Aleppo, mit dem Tartar, 15 Tage; von Aleppo nach Damaskus, 7 Tage; von Damaskus nach Bagdad 8 — 14 Tage; von Bagdad nach Bassorah 7 Tage: zusammen 74 Tage. Zwi=

schen Bassorah und Bombay sind, je nachdem der Monsum weht oder nicht, die Verbindungen mehr oder weniger lebhaft. Bei Gelegenheiten, wo man keine Kosten scheute, wurde die angegebene Zeit fast um die Hälfte abgekürzt. Eine Estafette geht von London nach Constantinopel in 16 — 18 Tagen, und bezahlt man den Tartar gut, so macht er die Reise von der letzten Stadt nach Aleppo in 6 Tagen.

Nachrichten von den Posten in der Tartarei und in Indien.

In der Tartarei bedient man sich der Pferde, welche auf Kosten des Chans unterhalten werden, und die eben so kräftig, als für alle Strapazen abgehärtet sind. An den Zäumen sind Glocken angebracht, um auf den Stationen die Ankunft bemerkbar zu machen, damit die Depechen unaufgehalten weiter befördert werden. Reisende bedienen sich häufig der Büffel. Auf der Küste von Abyssinien gebraucht man auch Kühe zum Transport der Reisenden.

In Indien finden vier Abstufungen für Reisende Statt; die erste und ehrenvollste ist auf Elephanten, die zweite in Wagen, mit vier Pferden bespannt, die dritte auf einem Kameel und die letzte auf einem Pferde.

Die gewöhnliche Art zu reisen aber ist, sich in einem Palankin tragen zu lassen, welcher nach dem Stande der Reisenden mehr oder weniger elegant ist. Diese Palankins sind sechs Schuh hoch und drei Schuh breit, und man kann darin schlafen; um jedoch gut getragen zu werden, muß man sich stets in der Mitte halten. Die Tragstangen, deren drei sind, laufen unten durch und werden auf den Schultern der Träger, die man Böls nennt, und deren drei vorne und drei hinten gehen, getragen. Diese Träger haben kein anderes Metier, gehen gewöhnlich zwei Stunden Weges in einer Stunde und lösen sich auf ihrem Wege ab, ohne daß man es gewahr wird. Wenn sie eine Pfütze oder sonst Wasser finden, benetzen sie ihre Füße und das Gesicht, um um sich zu stärken. Sie gehen des Tags 12 bis 14 Stunden, gewöhnlich sind zwölf Träger nach der Tages-Entfernung als Relais aufgestellt. Der Preis eines Palankin ist zwei und eine halbe Rupie den Tag. Die Großen und die Frauen bedienen sich gewöhnlich der Elephanten, auf deren Rücken sehr geräumige, reichverzierte Pavillons errichtet werden, oder auch Wagen, von Elephanten gezogen. Die Last für einen Elephanten beträgt 3 bis 4000 Pfd. Die Elephanten gehen sehr sicher, aber ihre Bewegung ist für den Reiter nicht die sanfteste. Im gewöhnlichen Schritt gehen sie so schnell, als ein Pferd im Galopp. Jeden Tag gehen sie zwanzig Stunden, angetrieben legen sie dreißig bis vierzig zurück.

Die Wege sind in Indien sehr gut und mit einer Art Backsteinen gepflastert, sie sind beständig mit Menschen gefüllt, welche die Pagoden, die man auf denselben in großer Menge findet, besuchen. Die großen, vor ältern Zeiten angelegten Straßen sind nach Stadien von zehn zu zehn eingetheilt, um den Reisenden die

Entfernungen und Richtungen anzuzeigen, auch sind für die Caravanen Ruheorte erbauet, an welchen Wasserbrunnen oder Gräben angelegt sind, um den Wassermangel der Gegend zu ersetzen. Die Reisepässe, welche von den Pions oder Aufsehern streng abgefordert werden, sind in malabarischer, persischer oder der Talinga-Sprache geschrieben.

Im Königreiche Madras sind die meisten Routen sehr breit und gut unterhalten, mit Bambus, Palmen oder Cocusbäumen bepflanzt.

Die Engländer haben in diesen durch den Handel so belebten Gegenden im Jahre 1793 Posten und Relais errichtet, deren Schnelligkeit außerordentlich ist. Dieser Einrichtung bedient sich der Nabob von Arcate, um die Verbindung mit den mittägigen Provinzen zu unterhalten; seine Briefe durchlaufen gewöhnlich 100 Meilen in 24 Stunden. Die Gouvernements-Couriere legen den Weg von Calcutta bis Ceylon, 1044 Meilen, in 8 und die Post in 11 Tagen zurück.

Die Läufer, welche zu diesem Dienst verwendet werden, sind stets zu zwei, und tragen einen kupfernen Tornister auf dem Rücken, wie die Soldaten. Des Nachts tragen sie eine Fackel und am Tage eine Platte Kupfer, auf welche sie beständig schlagen, um die wilden Thiere zu verscheuchen.

Die Brieftaxe ist von Bombay bis Pouna 50 Reas, bis Tayala 1 Quarta 50 Reas, bis Hyderabab 2 Quarta, bis Mazulipatan 3 Quarta, bis Madras 50 Reas, und die Taxe steigt nach dem Gewicht der Briefe.

Das Postwesen in Griechenland.

Das Postwesen in Griechenland betreffend, ergeben sich für das Jahr 1841 folgende aus amtlichen Quellen geschöpfte statistische Resultate. — Bei dem im Inlande bestehenden 67 Postämtern wurden innerhalb des Reiches aufgegeben 240,115 Dienstschreiben; 21,984 Briefe; 8193 amtliche Journale und Zeitungen. Aus dem Auslande trafen bei jenen Postämtern ein: 312,284 Briefe; 145,492 Zeitungen; 10,909 recommandirte Briefe, 107 recommandirte Packete.

Das Postwesen im Canton Basel-Stadttheil.

Die Postanstalt im Schweizer-Canton Basel besteht seit dem 17. Jahrhundert. Privatleute etablirten sie. Als ein Postmeister sich gegen die Kaufleute unbillig erzeigte, schritt der Rath ein (1682) und zog das Postwesen zu seinen Händen; andere Zweige wurden erst später damit vereinigt.

Die Regalität des Postwesens bildete sich also allmählig und wurde erst 1835 dem Staate durch ein Gesetz vindizirt. Der Ertrag der Post wurde bis 1798 zu einem eigenen Fond geschlagen, welcher sich im Jahr 1792 auf circa 1,300,000 Franken belief und eine seltsame corporative Stellung im Staate einnahm. Unter der helvetischen Regierung verschwand er. Seitdem fließt der Ertrag der Post in die Staatskasse und beläuft sich nach ei-

nem Durchschnitt der Jahre 1834 — 1838 auf 72,490 Franken jährlich. In den Jahren 1790 — 1792 betrug er nur 16,200 Franken*).

(L. A. Burckhardt, historisch-geographisch-statistisches Gemälde der Schweiz. St. Gallen und Bern bei Huber u. Comp. 1841. 11tes Heft.)

Herr Rowland Hill, der in Paris war, um die dortigen Posteinrichtungen kennen zu lernen, hat eine eigene Broschüre darüber herausgegeben, aus der wir folgende Resultate entnehmen.

In dem General-Postamte zu Paris arbeiten:

94 Oberbeamte, in London dagegen 33
517 Unterbeamte, = = = 343
460 Briefträger, = = = 620

In Paris beträgt die Gesammtzahl der bei der Post Angestellten 1071; in London 996. — In Frankreich giebt es 1700 Postämter und 3700 Posthaltereien; in England 640 Postämter und 2000 Posthaltereien. In Frankreich sind 20 Hauptpoststraßen; in England 16. In England sind 32 Postbeamte bei jeder Straße, in Frankreich 108. —

Unter den Beamten nennt Herr R. Hill als ganz besonders thätig und mit dem Postwesen vertraut den Oberpostdirector Conte und den Unterdirector Piron, den Verfasser der Broschüre du service des postes et de la taxation des lettres au moyen d'un timbre.

---

*) Die Bevölkerung der Stadt Basel nach der neuesten Zählung zu 24316 Seelen angeschlagen, fällt von dem jetzigen Postertrage auf jeden Kopf 12 Fr. 98¾ Cent., während in Frankreich auf jeden Kopf im Durchschnitt 1 Frank, und in Preußen nur 2½ Sgr. von dem Reinertrage der Posten gerechnet werden kann.

Zweite Abtheilung.

Variatio delectat.

Die Rosen.

Romanze.

Es war herangekommen
Die schöne Rosenzeit,
Und Hain und Flur erglommen
In stolzer Herrlichkeit.

Schon fällt der Sternenschleier,
Der Dämm'rung Zauberflor,
Es bricht in stiller Feier
Das Morgenroth hervor;

Als von den grünen Höhen,
Entlang des Dörfchens Pfad,
Rasch wie des Sturmes Wehen
Daher ein Reiter naht.

Es wallt um seine Hüften
Die Schärpe dunkelblau,
Sie flattert in den Lüften,
Beglänzt von Perlenthau.

Bei einer kleinen Hütte,
Von Rosen rings umblüht,
Hemmt er des Rosses Schritte
Und bläst ein Morgenlied.

Es mahnt mit Liebesgrüßen
Des Hornes sanfter Schall,
Sich duftend zu erschließen,
Die glüh'nden Rosen all'.

Von ihrem Hauch getragen,
Der Schall zur Holden schwebt,
Und süße Minnesagen
In ihre Träume webt.

Er eint sich mit dem Schimmer
Vom gold'nen Morgenglühn:
Duft, Klang und Purpurflimmer
Durch Liebchens Träume ziehn!

Zu allen Frühestunden
Des Reiters Gruß erschallt,
Und schnell ist er verschwunden,
Als kaum sein Lied verhallt.

Und wieder war gekommen
Die schöne Rosenzeit,
Und Hain und Flur erglommen
In stolzer Herrlichkeit;

Schon hat des Frühroths Flimmer
Die fernen Höh'n erreicht,
In mattem Silberschimmer
Der Morgenstern erbleicht;

Vorbei der kleinen Hütte
Des Wegs ein Reiter zieht,
Sein Roß in schnellem Schritte
Mit ihm vorüber flieht.

Es wallt um seine Hüften
Die Schärpe dunkelblau,
Sie flattert in den Lüften,
Beglänzt von Perlenthau.

Dort bei des Friedhofs Mauer
Was hält der Postillon? —
In wehmuthsvoller Trauer
Erklingt des Hornes Ton.

Es kos't mit leisem Flügel
Der Morgenröthe Wehn
Um einen Rasenhügel,
Wo weiße Rosen stehn.

Die lauschen wohl dem Klagen,
Sie duften und sie blühn;
Doch seine Klänge tragen
Sie nicht dem Liebchen hin!

Wittmund. Lappenberg.

Der letzte Lohnfuhr=Schein *)

am Sylvester=Abend 1841.

„Gottlob, für heute ist's vorbei
„Mit jedem Expediren.
„Nun fort mit aller Schreiberei,
„Jetzt geht's zum Poculiren:
„Weich' von mir, Feder hinterm Ohr,
„Doch du, mein Leibrock, komm' hervor,
„Jetzt geht's mit lautem Jubel
„Hin zum Sylvester=Trubel." —

*) Bekanntlich wurde mit dem 1. Jan. 1842 in Preußen die für das Publicum und die Beamten gleich lästige Abgabe der Lohnfuhrscheine aufgehoben.

So ruft ein Postmann fröhlich aus,
Flugs macht er Toilette,
Dann eilt er schnell zur Post hinaus,
Als lief' er um die Wette.
Bald ist er am ersehnten Ort;
Des Tanzes Strudel reißt ihn fort,
Er schlürfet mit Vergnügen
Die Lust in vollen Zügen.

Doch als es kam um Mitternacht,
Da hieß es: Jetzt ist Pause!
Dem Tanzen werd' ein End' gemacht,
Nun setzt man sich zum Schmause.
Gott Bacchus selber präsidirt
Auf seinem Fasse ungenirt,
Er thät sehr gnädig winken,
Und nöthigte zum Trinken.

Es folgt ihm willig Jedermann,
Und Lust herrscht rings im Saale,
Ein Jeder leert, so viel er kann,
Die blinkenden Pokale;
Auch unser Held mit frohem Sinn
Sitzt mitten unter Damen drin,
Und sucht mit Scherz und Lachen
Die Cour ringsum zu machen.

Da tritt der Wächter in den Saal
Und ruft: 's hat zwölf geschlagen!
Und Stille herrschet allzumal,
Man hört kein Wörtchen sagen;
Doch unser Mann, der tritt jetzt auf,
Steigt schnell auf einen Stuhl hinauf,
Und hält, nicht etwa blöde,
'Ne kräft'ge Neujahrsrede. —

Doch grade wie mit Rednerton
Er so recht demonstriret,
Stört ihn ein tölp'scher Postillon,
Der ihn complimentiret.
„Zum Teufel, sag', was treibt Dich her?" —
„„Verzeih'n Se, Herr Pustseckeltär,
„„So viel wie ich vernommen,
„„Soll'n Sie uf's Pustamt kommen!"" —

„Sag', Kerl, Dich plagt der Teufel wohl?
„Bist Du nicht recht bei Sinnen?
„Ich wüßte nicht, was ich da soll,
„Und weiche nicht von hinnen!" —
„„Herr Seckeltär, jetzt fällt mir's ein,
„„Man wünschet einen Lohnfuhrschein
„„Auf heute für zwei Pferde,
„„Von hier nach Halberschwerde!"" — *)

*) Local-Ausdruck für Habelschwert.

„'Nen Lohnfuhrschein! Nun denn, mein Sohn,
„Da will ich ruhig bleiben!
„Die sind vergriffen alle schon,
„Werd' keinen je mehr schreiben;
„Denn da wir jetzt im neuen Jahr,
„Trink' ich am ersten Januar,
„Bei ihrem Untergehen:
„Auf Nimmer-Wiedersehen!" —

Glatz. **H. Elsner.**

Das Posthorn.

Wie süß verlockend schallen deine Klänge
Durch eine mondenhelle stille Nacht,
Wie fühl' ich drückend dann des Hauses Enge,
Das mich umschließt gleich einem finstern Schacht.

Und wie das Heimweh oft der Alpen Söhne
Beschleicht, rührt ein bekannter Laut ihr Ohr,
So rufen deines Hornes Zaubertöne
In mir ein and'res Sehnen stets hervor.

Die Wanderlust regt sich mit einem Male,
Weit über Berg und Thäler möcht' ich ziehn,
Und folgend deinem schmetternden Signale,
Dem Treiben der Alltäglichkeit entfliehn.

Hier muß die Seele endlich sich vertrauern,
Gelähmt von leidiger Monotonie;
Die Freiheit wohnt nicht zwischen dumpfen Mauern,
Und Reisen nur ist Lebenspoesie.

Drum schallen so verlockend deine Klänge
In stiller, mondenheller Frühlingsnacht;
Es wird das Haus, die Stube mir zu enge,
Und die romant'sche Wanderlust erwacht.

J. Pirazzi.

Der alte Postboots-Matrose Biel in London.

(Fast wörtlich wahr.)

Matrose Biel, der schon seit funfzig Jahren
Wie Fisch' im Wasser sich dem Meer vertraut,
Und bei des Sturmes drohenden Gefahren
Mechanisch nur nach Kiel und Planke schaut',
Kam einst zur Post nach London, jener Stadt,
Die auf der Welt nicht ihres Gleichen hat.

Der Donner rollte und in wilden Stürmen
Durchzischten Blitze hell die Mitternacht;
Es rasselten die Schiefer von den Thürmen,
Vom Dache Ziegel, daß die Zinne kracht,
Und Regen goß in Strömen sich herab:
Das feste Land schien ihm ein offnes Grab.

„Hinweg!" schrie er, „mit eurem festen Lande,
Wo tausend Ziegel meinem Leben drohn!
Da lob' ich mir mein Schiff am Meeresstrande,
In diesem sprech' ich jedem Sturme Hohn!"
Und lief zum Strand, als hätte ihm das Land
Die alten Schifferhacken schon verbrannt.

Im Laufe dacht' er so bei sich ganz leise:
Auf unserm Schiff ist doch mehr Herzlichkeit!
Da poltert's nicht, wie auf der Lebensreise
Zu Land, und ist kein dummer Stolz und Neid!
Im Schiff, wo Noth oft an einander schließt,
Da ist's, wo Herz dem Herzen sich ergießt.

Schöppenstedt. **J. F. Mülter.**

Das Leben eine Postreise.

Hört ihr des Posthorns Töne schmettern?
Sie laden laut die Passagiere ein,
Mit Eile jetzt den Wagen zu erklettern;
Es will die Post gefördert sein.
Doch wer mit ihr beginnt die Reise,
Versieh' sich wohl mit Päßen und mit Geld,
Damit es ihm auf keine Weise
An diesem oder jenem fehlt.
So tritt der Mensch zu seinem künft'gen Glücke
Die Reise durch das Leben an,
Vertrauend seiner Kraft und dem Geschicke;
Doch leider kommt der arme Mann

Nur kärglich fort, trotz Fleiß und trotz Bemüh'n,
Hat Wissenschaft ihm keinen Platz verlieh'n;
Die Wissenschaft vermag ihn hoch zu heben,
Sie ist der Paß zur Reise durch das Leben.

Es steigen nun die Passagiere ein,
Man prüft einander, wünscht sich guten Morgen,
Auf seinem Platz ist Jeder bald geborgen,
Und fort geht's über Stock und Stein.
Im Anfang ist man stumm und spart die Worte,
Die Reisenden sind gar verschied'ner Art;
Man ist sich fremd noch, aber allgemach
Giebt es Gespräche von gar mancher Sorte.
Man bietet auch sich bald ein Prieschen an,
Die Pfeifen glüh'n, und mancher Mann,
Der bis dahin kein Sterbenswörtchen sprach,
Er thaut nun auf, und zieht man erst die Flasche
Voll edlen Weins vielleicht gar aus der Tasche,
Und circulirt im Kreise sie herum,
Dann fährt der Geist ins Capitolium,
Und es macht recht fideler Weise
Der Passagier jetzt seine Reise.

So geht es eben ja auch dir
Als ordinairem Passagier
Hienieden auf der Lebensreise;
Du triffst auf mannigfache Weise
Auf Menschen, die dir unbekannt;
Doch sei darum nicht ungesellig,
Und biete freundlich und gefällig

Auch Unbekannten deine Hand;
Versuch's, nach ihrer Gunst zu streben,
Und kehr' dich nicht an Rang und Stand;
So gehst du leicht durchs Erdenleben!
Das Wetter draußen ist nicht schön,
Der Weg wird schlecht, es stößt der Wagen,
Und es beginnen manche Plagen;
Doch mag der Sturm nur draußen weh'n,
Es läßt sich jedes Ungemach,
Wie längst schon die Erfahrung sprach,
Gemeinschaftlich weit leichter tragen,
Und manches Unglück wird belacht,
Das schon die Reise uns gebracht.
Nie soll der Mensch ganz einsam stehen,
Er schließe sich, so gut er kann,
An ein vertrautes Wesen an —
Doch fern von schnödem Eigennutz;
Wenn dann des Schicksals Stürme wehen,
So such' er bei der Freundschaft Schutz. —
Da tönt es plötzlich draußen: Halt! —
Ha! Räuber sind's, und mit Gewalt
Wird nun der Wagen aufgerissen;
Bald wird gewiß nun Blut auch fließen.
Ja seht! — doch nur der Räuber Blut.
Es zeigen ihren ganzen Muth
Die Passagiere, die es wagen,
Die Räuber tapfer abzuschlagen
Und völlig in die Flucht zu jagen.

O zeige auf der Lebensreise
Nur Muth, wenn dich das Schicksal neckt.
Manch Leiden trollt sich still und leise,
Das frohen Muth bei dir entdeckt,
Wo es auf manche Art und Weise
Den Feigen bis zum Tod erschreckt,
Drum muthig, ohne Furcht und Beben,
Wenn Leid und Sorgen dich umgeben!
Das Abenteuer ist zu Ende,
Und wird von Allen jetzt belacht;
Man klatschet fröhlich in die Hände,
Doch — die Station ist nun gemacht.
Es trennen sich die Passagiere,
Man scheidet von einander jetzt,
Ein Jeder eilt nach dem Quartiere,
Wohin ihn sein Beruf versetzt.
Und ist die Reise froh gewesen,
Drückt man beim Scheiden sich die Hand,
Gelobt, die Zeit soll nimmer lösen
Das angeknüpfte Freundschaftsband,
Und will bei allem Schicksalswalten
Im Angedenken sich behalten;
Denn da es muß geschieden sein,
So findet sich ein Jeder drein.
Man wünscht sich Glück und Wohlergehen
Und hofft auf freud'ges — Wiedersehen.
Soll ich das Schwere euch wohl nennen,
Was bitter uns das Leben trübt?

Ach, leider! ist's — das Trennen
Von dem, was man so heiß oft liebt.
Es eilen auch die Passagiere,
Von denen Mancher lieb uns war,
Hin in die ewigen Quartiere,
Denn Menschenglück ist wandelbar;
Wir hoffen auch ein Wiedersehen,
Und freun zuletzt uns heimzugehen;
Dann bringt Freund Hain, der Postillon,
Uns nach der letzten Poststation.

Neidenburg. — ψ —

Der Britte
auf der Braunschweig-Hamburger Schnellpost.

Was jüngst auf dem Posthof' in Braunschweig geschehen,
Ich geb' es treu wieder, wie ich es gesehen.
Es zeigt dir auf's Neue den Brittischen Spleen,
Den Schluß magst aus Folgendem selber du ziehn.

Ein Britte, der vielfach die Welt schon begaffte,
Von Menschen und Dingen ein Urtheil sich schaffte,
Wie Selbstsucht und Laune den Maaßstab legt an,
Kommt Abends von Leipzig mit Schnellpost-Gespann.

Auf Hamburg, als weiteres Ziel seiner Reise,
Belegt er die Schnellpost in richtiger Weise
Und stellt sich des Morgens bei Zeiten schon ein;
Beim Einsteigen will er der Letzte nicht sein.

Im Hauptwagen wählt er den besten der Plätze.
„Daß ich mich nur nicht in die Beichaise setze; —
„Zwar lautet auf Numero dreißig der Schein,
„Doch wird mir viel lieber der zweite Platz sein.“

„Was kümmert mich hier auch der Schein, was die Leute
„Ich finde den Platz comfortabel für heute,
„Und da ich vor Deutschen mich niemals genirt,
„So wird, wer mich stören will, derbe touchirt.“

Er spricht es und schwingt sich mit eiligem Satze
Hinein in den Wagen, und nimmt von dem Platze
Besitz schon und richtet gemächlich sich ein,
Da kömmt der Verdrängte noch eben vor neun.

Schon stößt unser Schwager ins Horn, nimmt die Leite,
Da kommt es zum Wortwechsel, kommt es zum Streite.
Als endlich John Bull auf dem Kopfe bestand,
Rief schnell ein Beamter die Diener zur Hand.

Und Jener, sich stemmend, manch' God-dam entsandte,
Statt klug sich zu fügen, Gewalt nur er kannte;
Es weichet der Reisenden fröhliche Schaar —
Nun folgt eine Scene, recht komisch, fürwahr!

Es faßten drei Männer den sträubenden Britten
Bei Kragen und Beinen und setzten ihn mitten
Auf's Pflaster, von welchem er fluchend erstand,
Und wer ihn erblickte, ihn lächerlich fand.

Inzwischen entschwanden die Posten dem Blicke,
Die Beichaise blieb nur allein noch zurücke.
Dem Trotze folgt Kleinmuth, Bull's Eigensinn weicht,
Verhöhnt und beschämt er die Chaise besteigt.

Braunschweig. A. N.

Die Stationen des Lebens.

Schon haben viel Dichter, die lange verblichen,
Mit einer Postreise das Leben verglichen;
Doch hat uns bis heute, so viel mir bekannt,
Die Poststationen noch keiner genannt.

Die erste geht sanft durch das Ländchen der Kindheit,
Hier sehn wir, geschlagen mit glücklicher Blindheit,
Die lauernden Sorgen am Wege nicht stehn,
Und rufen bei Blümchen: Ei, eia, wie schön!

Wir kommen mit klopfendem Herzen zur zweiten,
Als Jüngling' und Mädchen, die schon was bedeuten.
Hier setzt sich die Liebe mit uns auf die Post,
Und reicht uns bald süße, bald bittere Kost.

Die Fahrt auf der dritten gibt tüchtige Schläge;
Der heilige Eh'stand verschlimmert die Wege.
Oft mehren auch Mädel und Jungen die Noth:
Sie laufen am Wagen und schreien nach Brot.

Noch ängstlicher ist auf der vierten die Reise
Für steinalte Mütter und wankende Greise.
Der Tod auf dem Kutschbock, als Postillion,
Jagt wild über Hügel und Thäler davon.

Auch Reisende, jünger an Kräften und Jahren,
Beliebt oft der flüchtige Postknecht zu fahren:
Doch alle kutschirt er zum Gasthof der Ruh' —
Nun, ehrlicher Schwager, wenn das ist, fahr' zu!

Die wunderliche Prüfung.

Der funfzigjährige Post=Supernumerarius, Lieutenant a. D. Jonathan Vogel, saß mitten in der Nacht am Expeditionstische und wüthete mit der Feder über die Karten, Fracht= und Stundenzettel, als ob von der Vollendung der Arbeit sein Leben abhinge. Der bedächtige Jonathan Vogel! der bei der Expedition der W'schen Journalière, der unbedeutendsten Local=Post, der einzigen seiner ängstlichen Langsamkeit seit fünf Jahren anvertrauten, vier volle Stunden zubrachte! Er expedirt die große Schnellpost mutterseelen allein, mit einer Hast und einer Sicherheit, als hätte er sein ganzes Leben hindurch Schnellposten expedirt. — Verwunderungsvoll sieht der Wagenmeister dieser am Herrn Lieutenant befremdenden Fertigkeit zu; ach, hätte er in Jonathans Herz blicken können, wie noch viel schneller dieses arbeitete! Ohne aufzublicken, immer eifrig schreibend, fragte der so verwandelte Expedient den Wagenmeister mit ungewisser, schwankender Stimme: „Ist Fräulein Lambrezsch schon im Passagierzimmer?" Der Befragte horcht hoch auf und erwiedert zögernd: „Fräulein Lambrezsch? — der Name steht nicht im Personenzettel." Der Lieutenant hustet verlegen und fährt in seiner Arbeit um so heftiger fort. Nach einem Weilchen, als zufällig ein Wagen vorüberrasselt, schrickt er zusammen

und ruft: „Die Post fährt doch nicht ab? — Lassen Sie den Conducteur hereinkommen.“ Der Wagenmeister verläßt kopfschüttelnd das Comtoir und schickt den Conducteur hinein. Jonathan Vogel hat sein Werk vollbracht; er erhebt sich eilig vom Stuhle, übergiebt die Papiere mit den Worten: „Funfzehn Briefbeutel, sechs Personen, Abgang ein Uhr drei Minuten Morgens!“ Der Conducteur quittirt, und Jonathan stürzt — den Inhalt des Dintenfasses über das Manual. Der sorgsame Jonathan Vogel, dessen Briefkarten sonst die saubersten waren, die je die Welt gesehen. Es rührt ihn nicht, er stößt, indem er den Mantel umwirft, die Lichter in den Dintensee, daß sie knisternd verlöschen, und folgt dem Conducteure mit den Worten: „Fahre bis zur nächsten Station mit.“

Der Wagenmeister findet auf dem Expeditionstische die schwarze Bescheerung und brummt vor sich hin: „Mit dem Lieutenant ist etwas vorgegangen, oder es ist wieder ein Beispiel von den übelen Folgen des russischen Feldzuges; die Kälte hat ihm das Gehirn verrückt. — Fräulein Lambrezsch! potz Stafetten und Hetzposten! er meint gewiß die dicke Kuchenmadam vom Meßmarkte.“

Doch Jonathan Vogel saß im Postwagen, sprach mit einer Dame von der angenehmen Kühle der Nacht, vom hellen Sternenhimmel und von den glücklichen Tagen seiner Gefangenschaft in Rußland. Er befand sich allein mit der Dame im Hinter-Coupé; das Gespräch ward immer vertraulicher. Jonathan hatte in der Frau van Baren seine frühere Geliebte, Johanne Lambrezsch, wiedergefunden, der er in Rußland seine Errettung vom Tode durch Feindeshand, und Genesung von schwerem Krankenlager zu verdanken gehabt. Der Wagen hatte wohl angehalten, die erste Station war zurück-

gelegt, doch der Glückliche hatte es nicht bemerkt. Der Tag war angebrochen, allein Jonathan ward dadurch nur gemahnt, die freundlichen Gesichtszüge seiner Geliebten mit seinen Erinnerungen zu vergleichen. Frau van Varen gehörte zu jenen angenehmen Erscheinungen, welche durch heitern Geist und fröhliche Laune die ihnen von der Natur verliehenen Reize in der Blüthezeit zu vermehren und in spätern Jahren zu bewahren wissen. Zwar war sie älter geworden, doch hatten die fünfundzwanzig Jahre nicht vermocht, allen Liebreiz von ihren Wangen zu rauben. Bei dem ihr angebornen schelmischen Lächeln blickten ihre seelenvollen Augen ihn noch immer eben so liebend an, wie damals, als sie an seinem Krankenlager gesessen. Station nach Station verschwand; unser Glücklicher dachte nicht an's Aussteigen.

Jonathan war auffallend klein von Figur und überhaupt sehr zart gebaut, was seine früheren Kriegskameraden zu manchen verdrießlichen Witzeleien veranlaßt hatte, die er nie kräftig genug zurückzuweisen wußte, da sein überaus friedlicher Charakter ihn verhinderte, gleich die entblößte Klinge zur Hand zu nehmen. So hatte er sich nach und nach daran gewöhnt und nahm dergleichen Anspielungen auf seine Persönlichkeit nicht weiter übel. Im Uebrigen ward er immer gern gelitten, da er ein sehr angenehmer Gesellschafter und guter Erzähler war. Er gab sich auch wohl selbst zu manchen Späßen her und ging z. B. mit dem größten Grenadier-Offizier in Civiltracht über den Markt, wo dann die Verkäuferinnen den Goliath anriefen: „Kaufen Sie doch Ihrem Söhnchen eine Apfelsine.“ — Er hatte es jedoch beim Militair nie weiter gebracht, war von einer Garnison nach der andern versetzt

und nun endlich zum Postdienste überwiesen, mit der Aussicht auf eine dereinstige feste Anstellung in dieser Branche.

Sieben Uhr Morgens hielt der Wagen auf dem Posthofe zu Dresden. Die Dame beorderte ihre Sachen nach dem Eisenbahnhofe, und Jonathan begleitete seine Schöne auch dorthin. Wohl wogten ängstliche Gedanken in dem Inneren des guten Supernumerarius, wer seine W'sche Journalière expediren solle, was die Ober-Behörde von ihm denken würde, wenn sie erführe, daß er ohne Urlaub verreist sei; wie er wahrscheinlich nun entlassen werden dürfte und dann wirklich zwischen zwei Stühlen zu sitzen käme. Für den Militairdienst sollte er zu alt sein, und nun hatte er sich für den Postdienst als noch zu jung erwiesen, indem er, seine Pflicht vernachlässigend, mit einem Frauenzimmer davon gegangen war. Auf der andern Seite, seine Geliebte war jetzt Frau van Baren, also verheirathet; was bewog ihn demnach, sich dieser Dame aufzudrängen? Aber es schien doch, als wenn sie seine Gesellschaft gern sähe, auch erwähnte sie ihres Gemahls gar nicht.

Angekommen auf dem Eisenbahnhofe, trat ein ältlicher Herr zu ihnen, welcher Frau van Baren als seine Nichte begrüßte. Herr Jonathan Vogel wollte sich nun aus der Affaire ziehen und zu seiner Pflicht zurückkehren, ward jedoch so freundlich aufgefordert, mit zu frühstücken, daß er nicht widerstehen konnte, von Neuem in den Zauberkreis seiner ersten Liebe zu treten. Nach einem in größter Heiterkeit genossenen Frühstück war er von Liebe und Wein so sorgenfrei geworden, daß er auf das Signal zum Einsteigen seine Dame nach dem Wagen führte, dieselbe hineinhalf und, alles Andere vergessend, ebenfalls einstieg. Der Oheim schien dieses ganz in der Ordnung zu finden. Die Maschine setzte den

Zug in Bewegung und fort ging's mit Windeseile. Der stille Lieutenant war ein ganz anderer geworden, er scherzte, lachte und gedachte nicht mehr seiner früheren Leiden im Militairdienst, wo er immer zurückgesetzt, und im Postdienste, wo er zu ungewohnten Arbeiten gezwungen war. Frau van Baren hatte ihrem Oheim die Veranlassung ihrer frühern Bekanntschaft mit dem Lieutenant, wie derselbe, von Kosacken umringt, eben dem Tode entgegengeschleppt werden sollte, mitgetheilt. Als Erzieherin der Kinder des Fürsten O. hatte sie, am Fenster sitzend, den Unglücklichen bemerkt, und den Fürsten beschworen, den armen Gefangenen befreien zu lassen. Ihre Bitte war erfüllt; doch verfiel der Gerettete noch am nämlichen Tage in eine schwere Krankheit, von der er erst nach Monaten, trotz ihrer liebevollen Pflege, wieder erstehen konnte. Der Fürst hatte den jungen Deutschen, dessen Unglück ihm sehr nahe gegangen war, gleichfalls recht lieb gewonnen, und behielt derselbe ihn als Schreiber auf dem Schlosse. Aus dieser Zeit rührten die angenehmen Erinnerungen her, die den Lieutenant während der Nacht im Postwagen gefesselt hatten.

Als der Zug in Leipzig angelangt war, begab man sich nach dem Hôtel de Pologne, wo zu Mittag gespeist wurde. Die feinen Weine, welche der Oheim bei dieser Gelegenheit auftragen ließ, konnten eben nicht dazu dienen, unserm Jonathan aus dem Rausche zu helfen; derselbe hatte sich auch nun schon entschlossen, die liebenswürdige Frau van Baren bis Magdeburg zu begleiten. Nach wenigen Stunden befanden sie sich wieder auf der Eisenbahn, und in eben so kurzer Zeit langte man in Magdeburg an. Hier verlebte der Lieutenant in der Gesellschaft seines neuen Freundes

und seiner alten Geliebten einen höchst glücklichen Abend, welchen er gern noch verlängert, wenn nicht Frau van Baren Zeichen von Müdigkeit geäußert hätte. Man begab sich demnach zur Ruhe.

Am frühen Morgen ward Jonathan geweckt, und meldete der Aufwärter, daß das Dampfboot in einer Stunde abfahren würde. Diese Bemerkung traf wie ein Donnerschlag des Lieutenants Ohr; alle am vorigen Tage begangenen Unbesonnenheiten fielen ihm nun schwer auf's Herz. Was sollte Frau van Baren, was ihr Oheim von ihm denken, daß er wie ein Schulbube sich von ihnen mit auf Reisen nehmen lassen, ohne sich um etwas weiteres, das ihn anging, zu bekümmern. Er hatte auf der ganzen Reise keinen Groschen ausgegeben, hatte überall dreist Platz genommen, gegessen und getrunken, und nie an bezahlen gedacht. Ueberdies war ihm nicht eingefallen, wegen Ziel und Zweck seiner Reise irgend einen schicklichen Vorwand zu machen, um dadurch seine fortwährende Begleitung zu erklären. Jetzt wollten die Reisenden muthmaßlich mit dem Dampfboote nach Hamburg fahren; er hatte also keine Zeit zu verlieren, nach Möglichkeit seine Thorheiten wieder gut zu machen. Er warf sich mit größter Eilfertigkeit ins Zeug, doch kam ihm Alles verkehrt dabei. Schon hatte er den Rock übergezogen, da lag noch die Weste auf dem Stuhle; er schritt schon aus dem Zimmer, und hatte noch keine Stiefel an. Kragen und Halsbinde wollten sich auch erst nicht vertragen, die Handschuhe platzten in allen Näthen, und beim Aufsetzen des Hutes bekam derselbe von der Heftigkeit des Aufstülpens einen großen Knick, der erst wieder ausgeklopft werden mußte. Nun sammelte der so plötzlich wieder nüchtern und deßhalb auch schüchtern gewordene Lieutenant noch einen Augenblick seine verwirrten Ge-

danken und rathschlagte, wie er in dieser Verlegenheit sein bisheriges Betragen am passendsten aufklären könne. Er beschloß, der Frau van Baren seine Aufwartung zu machen, einige Worte von Geschäften, die ihn nach Magdeburg gerufen hätten, verlauten zu lassen, mit dem Oheim die Geldangelegenheiten ins Reine zu bringen, und dann mit schwerem Herzen eine ferner glückliche Reise zu wünschen. Dann aber fort, fort mit dem ersten Dampfwagenzuge wieder der Heimath zu, um dort seine unerlaubte Entweichung bestmöglichst zu entschuldigen. Ueber dem Ankleiden und diesen Betrachtungen war fast eine Stunde verflossen. Als daher der Lieutenant in den Versammlungssaal trat, erfuhr er zu seinem größten Schrecken, Frau van Baren habe sich bereits in Begleitung ihres Oheims nach dem Dampfboote begeben; auch wäre so eben der Lohnlakei beordert, ihn ebenfalls dorthin zu begleiten. Der Lieutenant hörte kaum die letzten Worte. Er stürzte aus dem Saale, dem eintretenden Lohnlakei entgegen, auf die Straße, lief eine Strecke, dann sich besinnend, daß er den Weg nicht wisse, kehrte er rasch um, rannte den armen Lohnlakei, der ihm schon gefolgt war, beinahe zum zweitenmale über den Haufen, und wollte wieder nach dem Hôtel. Der Lohnlakei rief ihm zu, er habe ihn nach dem Dampfboote zu führen, und nun überließ er sich willig dessen Leitung, bis er des Dampfbootes ansichtig wurde. Da war aber kein Halten mehr; wie ein Vogel flog Jonathan Vogel über die Brücke dem Ufer entlang und auf das Verdeck des Schiffes, daß sein Führer ihm kaum folgen konnte. Sogleich erkundigte sich der Lieutenant nach Frau van Baren. Man wies ihn eine Treppe hinunter in die große Cajüte. Als er die Thür öffnete, kam ihm die geliebte Frau entgegen und rief mit unverhohlener

Freude: „Kommen Sie endlich! Wir hatten schon gefürchtet, Sie würden uns das Vergnügen Ihrer Gesellschaft auf unserer weiteren Reise entziehen.“ Jonathan wollte etwas erwiedern, doch da trat auch der Oheim herzu, begrüßte ihn und sagte, er freue sich, daß er ferner von der Partie sein wolle.

„Sie verzeihen“ — hob der Lieutenant zögernd an —

„Ach kommen Sie, trinken Sie Kaffee mit uns und sein Sie wieder hübsch aufgeräumt wie gestern,“ hiemit lud ihn die Dame ein, auf dem Divan neben ihr Platz zu nehmen. Jonathan folgte, doch ward seine Verlegenheit dadurch immer größer. Frau van Baren schenkte ihm Kaffee ein, der Oheim präsentirte seine Cigarrendose, Jonathan nahm unwillkührlich, wollte sich wieder entschuldigen, ward jedoch durch ein lautes Lachen der Frau van Baren unterbrochen, die jetzt erst bemerkte, wie nachläßig sein Anzug war. Die Weste hatte er verkehrt angezogen, das Unterfutter saß nach außen; der Vatermörder breitete seine Spitzen beide unterhalb der Binde über die Weste aus, und oberhalb hingen die Bandzipfel herunter. Der Lieutenant sprang auf, sah in den Spiegel, mußte selbst lachen, und riß schnell das gesteifte Leinen vollends unter der Binde weg. Nachdem er sorgfältig den Ueberrock zugeknöpft hatte, ließ er sich wieder vor seiner Geliebten sehen und bat um Entschuldigung.

„Nein, das ist nicht zum Entschuldigen, das ist zum Todtlachen,“ rief Frau van Baren vergnügt aus, „glauben Sie denn, ich sähe die verkehrt angethane Weste unter dem zugeknöpften Rocke im Geiste nicht eben so gut, wie vorher? Begeben Sie sich nur in das anstoßende Cabinet und ordnen Sie Ihren Anzug.“

Jonathan folgte ihrer Weisung. In dem bezeichneten Cabi-

net, welches allerliebst eingerichtet war, fand der Lieutenant Gelegenheit, seine Toilette sorgfältiger zu machen. Nach Vollendung derselben hatte er bereits, da er nun keinen Tadel mehr fand, einen zufriedenen Blick in den Spiegel geworfen, als ein besonderes Geräusch ihn aufschreckte. „Mein Gott! das Dampfboot setzt sich in Bewegung" — mit diesem Ausrufe lief er der Thür zu. Allein keiner Bemühung gelang es, das Schloß derselben zu öffnen. Er pochte mit den Fäusten an die Thür, er rief — allein Alles vergebens, denn neben ihm brauste das Wasser, unter ihm stampfte die Maschine, über ihm war ein Hurrahgeschrei und danach eine vollständige Janitscharenmusik, daß all' sein Toben unbemerkt blieb. Nachdem er eine schreckliche Stunde zugebracht, und während der Zeit überlegt hatte, wie er sich unter diesen Umständen am ehrenhaftesten benehmen könne, entschloß er sich, vorzugeben, daß es von Anfang an seine Absicht gewesen sei, eine Reise nach Hamburg zu machen. Hierüber mit sich einig, faßte er zufällig wieder auf das Schloß, es gab willig nach, die Thür öffnete sich. Beim Heraustreten erblickte er Frau van Baren auf dem Verdeck, die ihm freundlich winkte. Er stieg hinauf, machte gute Miene zum bösen Spiel, was ihm auf der einen Seite gar nicht uninteressant war, und stimmte nun noch einmal in den heiteren, zwanglosen Ton ein, der am vorigen Tage geherrscht hatte. Seine Erklärung, daß er bis Hamburg mitreisen würde, vermehrte die frohe Stimmung. Der Oheim setzte dem Lieutenant wieder mit Trinken zu, Frau van Baren blickte ihn wieder verliebt an, Jonathan Vogel saß wieder auf der Leimruthe.

Das Wetter, welches bis dahin sehr günstig gewesen war, ward jetzt unangenehm und regnigt, wodurch die Gesellschaft ge-

nöthigt wurde, sich in die Cajüten zu begeben. Der Oheim führte seine Nichte in die Restauration und bat den Lieutenant mitzukommen. Hier unterhielt sich der Oheim mit der hübschen Aufwärterin, machte allerlei unschuldige Scherze, und Jonathan, dessen Herz in Liebe schwelgte, hatte Gelegenheit, der Frau van Varen das Geständniß zu machen, wie er nur durch ihr Erscheinen im Posthause zu X., wo sie sich zur Reise nach Dresden gemeldet, veranlaßt worden wäre, mitzufahren, um sie bis zur nächsten Station zu begleiten und auf diese Weise zu erfahren, ob sie sich seiner noch erinnere. Frau van Varen hörte ihm anfangs mit großem Interesse zu. Doch als er dadurch aufgemuntert, in seinen edelen Geständnissen immer aufrichtiger zu werden, endlich sogar mit einer vollständigen Liebeserklärung herausrückte, ward die sonst so heitere Dame ganz betrübt. Sie erblaßte, Thränen füllten ihre schönen Augen, und mit den Worten: „Warum haben Sie mir das gethan!“ erhob sie sich weinend, wandte sich an den Oheim und verließ mit ihm den bestürzten Jonathan. Dieser war aus allen Himmeln schrecklich herabgetaumelt; sprachlos verließ er das Gemach, um die beleidigte Freundin aufzusuchen. Allein vergebens, Frau van Varen wurde den ganzen Tag über nicht wieder sichtbar. Jonathan hatte alle Ursach, über sein heutiges Betragen, welches seinen im Verlauf der Reise schon begangenen Unbesonnenheiten gewissermaßen die Krone aufsetzte, ernstliche Betrachtungen anzustellen. Mit tiefer Reue mußte er sich gestehen, daß er unverzeihlich gehandelt habe, indem er bei Frau van Varen Gefühle geweckt und Wunden aufgerissen, die er doch bei den bestehenden Verhältnissen nicht beschwichtigen konnte. Er begab sich erst spät zu Bett, doch fand er die gewünschte Ruhe auch hier

nicht. Angstvoll und beklommen wälzte er sich auf seinem Lager, dachte an Johanne, an sein kärgliches Wartegeld, seine trüben Aspiranten-Aussichten und an die Expedition der W'schen Journalière. Schon grauete der Morgen, als ihn der Schlaf überwältigte, der so lange anhielt, bis ein Knabe ins Cabinet trat und dem erwachenden Lieutenant ankündigte, das Dampfboot habe angelegt.

„Wo sind wir denn?" — fragte der Lieutenant noch halb im Schlafe.

„Vor Hamburg!" war die lachende Antwort des Knaben, der davon hüpfte.

„Vor Hamburg?" rief Jonathan schmerzhaft aus, „fast siebenzig Meilen von X entfernt — auf welche abenteuerliche Weise und aus welchem Anlasse?"

Nun entstand noch eine neue Verlegenheit für den armen Lieutenant, denn er berechnete, daß, wenn er dem Oheim die Auslagen erstattete, er unmöglich die Mittel übrig behalte, um wieder in die Heimath zu gelangen. Er verließ das Cabinet, um den Oheim aufzusuchen, sich dessen Adresse auszubitten und demselben seine augenblickliche Geldverlegenheit im Vertrauen zu eröffnen. Als er nun deßhalb nach dem Fremden fragte, ward ihm zu seinem neuen Leidwesen vom Verdeck aus ein im Morgennebel kaum noch wahrzunehmender Punkt auf der Elbe nach dem innern Hafen zugewiesen, mit dem Bemerken, die Fremden seien mit dem Kahne schon nach der Stadt gerudert. Er müsse hier ans Land steigen, weil kein Kahn mehr vorhanden wäre. Auf sein Befragen, was das Passagiergeld betrüge, hieß es, das sei schon berichtigt.

Jonathan hielt sich nun nicht länger auf. Er eilte der Stadt zu, fand glücklich den Hafen und fragte hier auf und ab, wo die Passagiere sich hinbegeben, die aus dem Kahne gestiegen wären. Keiner der vielen umherstehenden Matrosen wußte Auskunft zu geben, jeder derselben kam ihm mit der Gegenfrage, ob er Belieben trage, auf der Elbe spatzieren zu fahren. Niedergeschlagen verließ der Suchende die lästigen Vergnügungsanerbieter und begann nun eine Wanderung durch die Straßen, um jeden Wirths-haus-Portier über den Aufenthalt der Frau van Varen zu befragen. Er lief im Kreise. Schon zum drittenmale ward ihm von solch einem Thunichts entgegnet, er sei bereits mit seiner Frage vor einer halben Stunde dagewesen. Da wandte sich Jonathan nach einer ganz entgegengesetzten Richtung. Er gelangte endlich über den Neuenwall nach dem Jungfernstiege, den er bis dahin noch nicht gesehen und wo er bei den vielen Hôtels neue Nahrung für seine Hoffnung fand. Doch auch hier war sein Suchen ohne Erfolg. Vom vielen Laufen ganz erschöpft, ging er in den Alster-Pavillon, um sich ein Glas Portwein und etwas Kuchen geben zu lassen. Als er mechanisch nach den Zeitungen griff, trat ein anständig gekleideter Herr zu ihm und fragte mit halb verhaltener Stimme: „Haben Sie schon von dem bedeutenden Postdiebstahle gelesen — 50,000 Thlr. Cassen-Anweisungen — der Thäter soll sich hier in Hamburg aufhalten.“ Jonathan wurde verlegen und wußte nicht, was er antworten sollte, denn des Fremden Benehmen war der Art, als wenn er ihn selbst für den Dieb halte. Er gewann endlich die Worte: „Mein Herr! was soll Ihre Aeußerung?“

„Haben Sie einen Paß?“ fragte dagegen der Fremde; „doch

sein Sie unbesorgt, nur folgen Sie mir schnell aus dem Pavillon; hier sind Sie nicht sicher.“

Mit diesen Worten verließ er das Zimmer. Jonathan fürchtend, daß er ohne Paß große Unannehmlichkeiten in Hamburg erfahren könne, folgte ihm nach, um sich schleunigst wieder auf das Dampfboot zu begeben und nach Magdeburg zurückzukehren. Der Fremde blickte sich auf der Straße einmal nach ihm um, darauf er eiligst seine Schritte verlängerte. Der Lieutenant konnte ihm kaum so schnell folgen und war etwas zurückgeblieben, als der Elbstrom sichtbar wurde. Am Ufer wartete ein Matrose mit einem Kahne. Der Fremde hieß Jonathan einsteigen, gab ihm ein zusammengefaltetes Papier und bedeutete ihn, das Dampfboot würde in fünf Minuten abgehen. Der Matrose ließ den Kahn wie einen Pfeil über die plätschernden Wellen gleiten, daß er in wenig Minuten am Dampfboote anlangte. Jonathan schwang sich hinein, da eben das Zeichen zur Abfahrt gegeben wurde. Er fragte am Eingange, was er für die Ueberfahrt zu zahlen habe, da hieß es wieder: „Alles bereits in Ordnung.“

Sollte Frau van Baren, seine üble Lage berücksichtigend, ihn nun in den Stand gesetzt haben, auf das Sicherste in die Heimath zurück zu gelangen? Der Zettel konnte vielleicht darüber Auskunft geben. Schnell entfaltete ihn der Lieutenant und las die mit Bleistift geschriebenen Worte:

„Ergeben Sie sich in Ihr Schicksal. Sie haben sich verdächtig gemacht und müssen unter einem schicklichen Vorwande in Sicherheit gebracht werden. Sie gelten auf dem Schiffe als Gemüthskranker.

v. d. M.

„Was soll das?" rief der Lieutenant entrüstet aus; doch wich bei diesem Ausrufe Alles scheu vor ihm zurück. Der Capitain trat auf ihn zu und gab ihm zu verstehen, daß, wenn er sich nicht ruhig verhalte, er verpflichtet sei, ihn einzusperren. Jonathan gab sich daher zufrieden, und dachte, es könne ihm gleich gelten, ob die Leute ihn hier für verrückt hielten, wenn er nur bald wieder die Thürme von Magdeburg sähe, von da er sich als Postmann legitimirt nach X. zurückbegeben könne. Er schaute mit Vergnügen nach dem immer reizender werdenden Elbufer, sah die prächtigen Villen vorüberfliegen, erblickte mit stillem Entzücken Blankenese und den Süllenberg, und wandte sich endlich, von dem steten Hinschauen übersättigt, von der Galerie ab, um in der Cajüte eine Schaale Bouillon zu sich zu nehmen. Das erwärmende Getränk rief seine gewohnte Gemüthlichkeit zurück. Er sprach mit dem Aufwärter, las die Zeitungen und fand nun zufällig den Artikel, welcher den namhaften Postdiebstahl bekannt machte. Er mußte über sich selbst lächeln, daß er sich in seiner Unbeholfenheit fast so betragen hatte, um dem Fremden Ursach zu geben, ihn für den Dieb zu halten. Doch was konnte diesen bewegen, sich eines Verbrechers anzunehmen und diesem zum Entkommen behülflich zu sein. Aber der Diebstahl war ja in B. verübt, und nun wurde er diesem Orte ziemlich entgegengeführt. Befand er sich demnach vielleicht als Gefangener auf dem Schiffe? — O, welche endlose Verdrießlichkeiten konnten seiner warten! Mißmüthig lehnte er sich auf ein Sophapolster und verfiel, da er die vorige Nacht wenig geschlafen hatte, in einen leisen Schlummer. Als er erwachte, hörte er lauten Jubel über sich. Es ward getanzt, gelacht und eine rauschende Musik ergoß sich dazwischen. Er wollte sehen, was es

auf dem Verdeck gäbe und stieg hinauf. Doch wer beschreibt seinen Schrecken, als er hier das weite, offene Meer erblickte. „Barmherziger Himmel! wohin führt ihr mich?“ rief er schmerzlich aus. Der Capitain, diesen Ausruf mißverstehend, ergriff ihn beim Arme und führte ihn, trotz allen Widerstrebens, in eine kleine Cajüte, die er hinter ihm verschloß. „O, du unglücklicher Jonathan Vogel! du bleibst dein ganzes Leben hindurch ein Unglücksvogel!“ so rief der Lieutenant in seiner großen Verzweiflung, als er sich eingeschlossen sah; Thränen erstickten seine Stimme. — Dann fuhr er klagend fort: „Also auf weitem Meere befindest du dich, anstatt deiner lieben Heimath zugeführt zu werden, und wirst nun gar als ein Verrückter behandelt! Wer hat dir diese Schmach angethan?“ Wüthend blickte er im Zimmer umher, und bemerkte nun einen hübsch servirten Tisch, darauf neben kalter Küche und einigen Flaschen Wein eine dampfende Suppe ihren gewürzigen Duft verbreitete. Allen Zorn vergessend und nur den Anforderungen seines Appetits folgend, trat Jonathan näher heran, setzte sich zu Tische und vergrub seinen Groll unter einer tüchtigen Mahlzeit, die er sich durch den vorhandenen Wein noch angenehmer zu machen wußte. Auf diese Weise nun ganz wieder der fröhliche Mensch werdend, der Jonathan sonst immer war, vergaß er seine bedenkliche Lage und langte vergnügt nach einer Torte, die auf einem Seitentische aufgestellt war. Wie wundersam aber wurden die geheimsten Empfindungen seines Herzens berührt, als ihm von dem Zuckerguße der Torte die Worte entgegenstrahlten:

Sei unbesorgt!

unter welchem ein wunderschöner Vogel, ein Cacadu, in einem Käfig angebracht war, und darunter wieder:

Es gilt Dein Glück!

Nur von ihr konnte ja dieser beseligende Trost kommen, nur von seiner heißgeliebten Johanne. Oder wäre es möglich — könnte es dennoch ein zufälliges Zusammentreffen der Umstände sein? Doch nur sie wußte ja seinen wahren Namen, ob ihr nun auch seine gegenwärtige Gefangenschaft bekannt sein konnte, darüber zerbrach sich Jonathan den Kopf nicht lange. Er fühlte ja zu lebhaft, daß er der Vogel im Käfig sei; um so mehr, da derjenige auf der Torte dieselben Farben trug, wie Jonathans Regiment, weiß mit gelben Aufschlägen und gelben Kragen. Es litt keinen Zweifel, Frau van Varen wußte um sein Schicksal.

Indem der Lieutenant sich noch dieser angenehmen Träumerei hingab, trat der Capitain herein und bat wegen seines strengen Verfahrens um Entschuldigung. Er könne dieses nicht ändern, da er sich verbürgt habe, jeden Augenblick für seine Sicherheit zu wachen, insonderheit wenn der Herr von den Mölen seine unglücklichen irren Gedanken bekäme.

Jonathan, der ziemlich frohen Muths geworden war und seinen Verdruß fast vergessen hatte, fragte nur neugierig, was für einen Herrn von den Mölen er eigentlich meine?

„Lassen wir das," erwiederte der Capitain freundlich, „wir wollen diese empfindliche Seite Ihres Gemüths nicht berühren. Es freuet mich herzlich, Sie wieder so aufgemuntert zu finden, und dabei bleiben Sie auch."

„Ei, das will ich recht gern," meinte Jonathan, „aber bedenken Sie nur, meine Lage ist wirklich nicht dazu geeignet.

Wider meinen Willen entferne ich mich immer weiter von der Heimath, befinde mich hier auf offenem Meere, und sehe keine Möglichkeit, wieder nach Hause zu gelangen, da ich mich gar auf eine so große Reise nicht vorbereitet hatte.“ Der Capitain eröffnete ihm hierauf, es wäre für seine Bequemlichkeit alle Sorge getragen. Diese Cajüte sei lediglich für ihn eingerichtet, und fände der Herr von den Mölen Wäsche und übrige Kleidungsstücke in den Schränken und Komoden.

„Ja, der Herr von den Mölen! davon habe ich aber nichts,“ rief Jonathan mißvergnügt aus, „der arme Lieutenant, Post-Supernumerarius Vogel.“

„Da haben wir es,“ brummte der Capitain vor sich hin, „er ist nicht zu curiren. Wir müssen nur andere Seiten aufspannen. — Nun, mein Herr Lieutenant,“ sagte er laut, „wie kämen Sie denn auf mein Schiff? Sie müssen wunderbare Schicksale erlebt haben. Erleichtern Sie Ihr Herz, ich will Ihre Geschichte, die Ihr Herr Bruder mir freilich bereits erzählt hat, geduldig anhören.“

„Mein Bruder?“ rief Jonathan; „Herr, ich habe gar keinen Bruder.“

„Nun denn, wer sonst als Ihr Herr Bruder hätte Sie denn an Bord gesandt? Sein erster Buchhalter geleitete Sie ja an den Kahn.“

„Herr Capitain! da ist ein Irrthum vorgegangen, Sie sind mir für die Folgen verantwortlich. Sagen Sie mir nur, wohin geht dieses Dampfboot?“

„Nach London,“ entgegnete der Capitan. „Allein Sie können vollkommen beruhigt sein. Ist wirklich ein Irrthum im

Spiele, so werden Sie zu Ihrer Zufriedenheit entschädigt werden. Entschuldigen Sie nur einen Augenblick.“ Mit diesen Worten verließ er das Gemach, welches er jedoch sorgfältig wieder verschloß.

„Jetzt wird mir die Sache aber zu bunt,“ dachte Jonathan im Stillen. „Dresden, Leipzig, Magdeburg, Hamburg, und nun gar London! — wohin wird mich mein widerspänstiges Schicksal noch verschlagen “

Der Capitain kam zurück, hatte ein ganz anderes Wesen angenommen, und gab sich alle Mühe, in des Lieutenants Ideen einzugehen. Er gab zu, daß ein merkwürdiges Geschick ihn so weit von seiner Heimath entfernt habe; doch wolle er nun auch Sorge tragen, daß er ungefährdet binnen kürzester Zeit wieder nach X. gelangen könne. Er solle sich nur die paar Tage in Geduld fassen; es würde hoffentlich bei ihrer Ankunft in London ein Schiff zur Rückreise nach Hamburg anzutreffen sein, und möchte er bis dahin mit denjenigen Bequemlichkeiten fürlieb nehmen, die für Herrn von den Mölen bestimmt wären, dessen Stelle er doch einmal eingenommen hätte. Jonathan war hiermit so weit zufrieden gestellt, daß er nur noch verlangte, auf freien Fuß gesetzt zu werden, welches der Capitain aber mit Bestimmtheit verweigerte und ihn bedeutete: „Er müsse sich erst noch gewissere Auskunft über seinen Herrn Passagier verschaffen, da es doch immer noch möglich sei, daß er wirklich der Herr von den Mölen wäre. In London würde sich Alles von selbst aufklären.“ Unser Reisender wider Willen mußte sich darin schicken, und da es bereits spät war, so begab er sich bald zur Ruhe.

Während des folgenden Tages blieb er eingesperrt. Eine

ausgewählte Bibliothek, süperbe Cigarren, die gewohnte Sorte, Cölner Schnupftaback, delikates Essen und ausgesuchte Weine dienten ihm, die Zeit auf eine angenehme Weise zu verkürzen. Als er am nächsten Morgen eben wieder ein Buch zur Hand nehmen wollte, erschien der Schiffscapitain und kündigte ihm an, daß sie in London wären. Wenn es nun noch des Herrn Lieutenants Wille sei, nach X. zurückzureisen, so habe er bereits einen Platz auf einer englischen Brigg für ihn ausgemacht, die so eben die Anker lichtete. Wegen weiterer Schadloshaltung müsse er ihn an das Haus von den Mölen in Hamburg verweisen, welches ihm vollkommen Genugthuung widerfahren lassen würde.

Der gutmüthige Jonathan war seelenvergnügt, nahm Abschied vom Capitain und begab sich eiligst, die berühmte Weltstadt London kaum eines Blickes würdigend, an Bord des englischen Schiffes, wo er mit großen Achtungsbezeigungen empfangen wurde. So angenehm und schmeichelhaft ihm diese nun waren, so mußte er doch bedauern, daß er von allen kein Wort verstand, da seine ganze gegenwärtige Umgebung nur englisch sprach. Doch konnte er aus den Mienen und Bewegungen der ihn empfangenden Herren schließen, daß ihm viele Artigkeiten gesagt wurden. Indessen war das Schiff abgesegelt, der Lieutenant schrieb in seine Brieftafel: „London gesehen!“ und kehrte der Stadt den Rücken zu, um nach dem Orte seines glänzenden Postdienstes zurückzukehren.

In der ihm angewiesenen Cajüte wartete seiner eine große Ueberraschung. Er fand hier eine vollständige Staats-Uniform, die seinem Regimente zugehörte und die, dem Schnitte nach, ihm passend sein mußte. Er wußte sich dieses neue Ereigniß auf keine Weise zu erklären, konnte jedoch dem Drange nicht widerstehen,

die Uniform einmal anzuprobiren. Sie saß ihm wie angemessen, und als er nun das silberglänzende Casket, mit hohem gelben Federbusch aufgesetzt hatte, und so in den Spiegel blickte, erschrak er fast etwas, denn eine gewisse Aehnlichkeit mit einem Cakadu glaubte er sich nicht abläugnen zu können. Er gab sich aber auch hierüber bald zufrieden, hatte doch sein ganzes Regiment sich diese komische Bezeichnung gefallen lassen müssen, und nun zögerte er nicht länger, sich dem Schiffscapitain vorzustellen. Dieser bezeigte ihm den größten Beifall und gab ihm unter den ehrendsten Complimenten zu verstehen, daß er in seinem Passagier einen gedienten Officier zu verehren wisse.

Ob nun der Capitain des Hamburger Dampfbootes ihm diese Genugthuung zu verschaffen gewußt hatte? Jonathan konnte sich die ihm erwiesenen Artigkeiten nicht anders erklären.

Am zweiten Tage seiner Anwesenheit auf dem englischen Schiffe stellte sich, Jonathans Meinung nach, stürmisches Wetter ein, was ihn um so ängstlicher machte, da er auf diese Weise der Laune seines widerwärtigen Schicksals von neuem preisgegeben werden konnte. Zu diesen üblen Befürchtungen gesellte sich alsbald ein so heftiges Unwohlbefinden, daß unser tapferer Seefahrer meinte, sein letztes Stündlein habe geschlagen. Die Schiffsleute wandten die gebräuchlichen Mittel bei ihm an, doch konnten dieselben seine unangenehme Lage nur um weniges mildern. Sehr niedergeschlagen und gänzlich abgemattet ließ sich Jonathan endlich in seine Hangmatte bringen, um seinem gewohnten gesunden Schlaf Gelegenheit zu geben, ihn von diesem unausstehlichen Leiden zu befreien. Doch auch diese letzte Hoffnung bewährte sich nicht. Die heftige Krankheit erhielt ihn die ganze Nacht hindurch wachend, wobei

das Toben des Sturmes und die große Bewegung der Schiffsmannschaft ihn jeden Augenblick fürchten ließ, daß das ganze Fahrzeug zu Grunde ginge. Wenn er den Matrosen, der nach seinem Befinden sah, fragte, ob die Gefahr groß wäre, zuckte derselbe regelmäßig die Achseln und brummte: „don't understand,“ wodurch Jonathan, der sich das Achselzucken ganz anders erklärte, keineswegs beruhigt wurde. Als es tagte, begab er sich, so ermattet er auch war, auf das Verdeck, um zu sehen, ob das Schiff seine Masten noch habe, und fand hier zu seiner größten Verwunderung Alles in der gewohnten Ordnung. Er hätte nun gern in Erfahrung gebracht, wie weit das Schiff von seinem Course verschlagen sei, doch gab er bald alle Versuche auf, hierüber von den Engländern Auskunft zu bekommen, da diese seine Fragen so wenig verstanden, wie er deren Erwiederungen. Große Ermüdung zwang ihn bald, seine Schlafstätte wieder aufzusuchen, welche ihm die so lange entbehrte Ruhe endlich angedeihen ließ. Hiernach schwanden Tage auf Tage, und noch immer befand man sich auf weitem offenen Meere. Jonathan, der sich bisher damit beschwichtigt hatte, daß das Schiff in der unglücklichen Nacht bedeutend verschlagen sein könne, ward nun doch ungeduldig, hielt sich fast immer auf dem Verdeck auf, und blickte nach allen Seiten, um das geliebte Vaterland zu erspähen. Allein vergebens; sein merkwürdiges Fatum hatte es anders über ihn verhängt. Eines Nachts, als er am Abend vorher etwas mehr Grog wie gewöhnlich zu sich genommen und in voller Uniform auf dem Divan eingeschlafen war, träumte ihm von Frau van Baren. Er hörte ganz deutlich den lieben Ton ihrer Stimme; doch sprach sie auch das verhaßte englisch, was er nun einmal nicht verstehen

konnte. Hierauf schien es ihm, als würde er emporgehoben, und nun glaubte er sich in einen wirklichen Vogel verwandelt, der in einem kostbaren Käfig vor Frau van Baren hergetragen wurde. Die geliebte Frau drückte in den tiefbeweglichsten Klagen ihr Seelenleid aus, daß der Geliebte ihres Herzens so schmählich verwandelt sei, und ließ das Vogelbauer durch ihren Bedienten in einem herrlichen Baume aufhängen, damit ihr geliebter Jonathan mit den übrigen Vögeln sich freuen und seinen rührenden Liebesgesang anstimmen sollte. Es war dem verwandelten Lieutenant auch wirklich so zu Muthe, als ob er wundersam singen könnte, nur ärgerte er sich über das unausstehliche Gekrächz der andern Vögel, die seinen Gesang mit ihrem endlosen: „Cacadu! Cacadu!" durchaus übertönen zu wollen schienen. Aergerlich wachte der träumende Lieutenant auf, das Gekrächz währte fort, er selbst befand sich in einem riesenhaften Käfig an einem Baume zwischen Himmel und Erde schwebend, und zahllose buntfarbige fremde Vögel hüpften neugierig von Zweig zu Zweigen über ihm. Sein Divan war derselbe, auf welchem er den vergangenen Abend eingeschlafen war.

Als er sich von dem ersten Erstaunen etwas erholt und eine Leiter, die zur Erde führte, wahrgenommen hatte, hielt er sich in dem sonderbaren Schlafbehälter nicht länger auf und verfügte sich zu ebener Erde. Die Vögel, darunter viele Cacadu's, Aras und andere prachtvolle Papageien, flatterten schreiend auf und flogen nach entfernteren Bäumen. Der Lieutenant folgte ihnen neugierig nach und bemerkte nun noch allerlei possierliche Affen, die aber auch mit größter Schnelligkeit durch die Baumwipfel entflohen, wobei einige förmlich zu fliegen schienen. Noch ganz außer sich von

diesen merkwürdigen Erscheinungen, erfuhr Jonathan eine neue noch größere Ueberraschung. Er befand sich plötzlich in einer langen, ihm sehr bekannt scheinenden Baum=Allee, welche in gerader Richtung auf einen herrlichen Pallast zuführte, der auch in allen Theilen dem Schlosse des russischen Fürsten D. glich. Es mußte hier ein glänzendes Fest vorbereitet sein, denn die Bäume, Statuen und Vasen waren mit den köstlichsten Blumen geschmückt. Jonathan schritt schüchtern vorwärts; da traten aus dem Gartenportale sechs weißgekleidete wunderholde Mädchen mit Blumenkränzen auf ihn zu. Eine liebliche Musik ertönte aus den Bosketten, die Mädchen breiteten ihre Blumenfesseln aus einander und umtanzten den vor Staunen schwankenden Jonathan, bis sie ihn gänzlich mit den Blumen umwunden hatten, darauf sie ihn sanft in das Innere des Gartens zogen. Hier eilte seine Johanne ihm entgegen, warf sich vor ihm nieder und fragte, ob er ihr vergeben wolle. Jonathan hob sie zitternd auf, las in ihren Liebesblicken die Bestätigung seines Glücks, und erfuhr nun, daß seine ganze wunderbare Reise durch ihren Oheim, der nun auch herbeigekommen war, veranlaßt worden wäre. Dieser hatte in Ostindien große Reichthümer gesammelt, und seine einzige Verwandte, Johanne Lambrezsch, vor zehn Jahren zu sich genommen, um seine Besitzungen auf sie zu vererben. Er hatte auf ihren Wunsch ein Lustschloß eingerichtet, ganz in dem Style wie das des Fürsten D., damit Johanne in den angenehmen Träumen ihrer Jugend fortleben könne. Denn daß ihr Jonathan unter den Lebendigen walle, war ihr nicht bekannt, bis vor einem Jahre, durch einen aus X. gebürtigen Matrosen, Kunde zu ihr gelangte, daß Lieutenant Vogel vom Cacadu=Regimente beim Postamte X. für die Hoffnung

auf dereinstige Anstellung sich abmühen müsse. Seit jener Zeit hatte Johanne ihrem Oheim nicht ferner Ruhe gelassen, sondern ihn täglich bestürmt, daß er den armen Jonathan aus seinem Joche erlösen möchte. Auf sein Versprechen, daß sie sich dabei allen seinen Anordnungen fügen wollte, hatte er eingewilligt, und bestand seine erste Aufgabe darin, daß sie sich auf der Post in X. als Frau van Varen zur Reise nach Dresden einschreiben lassen, und dabei abwarten sollte, ob Jonathan ihr freiwillig folgte. Auch hatte er es sich ausbedungen, ihren Geliebten auf seine Art ein wenig necken zu dürfen, um zu prüfen, ob er wirklich so langmüthig und geduldig wäre, wie sie ihn immer geschildert hätte. Obgleich sie wegen dieser Prüfung ihre Unzufriedenheit geäußert, so habe sie doch der drolligen Laune des Alten nachgeben müssen, wie schwer es ihr auch bisweilen geworden sei. Ihre treue Liebe solle ihn nun fortan seine verdrießlichen Schicksale vergessen lassen. Der Oheim blickte Jonathan etwas ängstlich, wie schuldbewußt, an, und schien zu fragen, ob er's nicht zu arg getrieben; doch dieser reichte ihm die Hand, verzieh, und ward erklärter Erbe aller seiner großen Besitzungen und Johanna's glücklicher Gatte.

Auf dem Postamte zu X. wurde die Abwesenheit des Lieutenants in den ersten Tagen gar nicht bemerkt, da es schon öfters der Fall gewesen war, daß derselbe den Postdienst für einige Zeit gänzlich vergessen und den Militairstudien obgelegen hatte. Da geschah es eines Tages, daß seines Ausbleibens in Gegenwart jenes

Wagenmeisters erwähnt wurde, der ihm mit Verwunderung bei der Expedition der großen Schnellpost zugesehen, und dieser gab nun Auskunft, daß der Lieutenant mit derselben Post fortgereist sei. Man stellte nun unter der Hand Nachforschungen an, die jedoch ohne allen Erfolg blieben, bis endlich ein Brief aus Ostindien anlangte, darin der Lieutenant um seine Entlassung aus dem Postdienste nachsuchte, die ihm auch ohne allen Einwand ertheilt wurde.

Gedanken des Prinzen v. Ligne über den Stand eines Postmeisters.

Ich habe manchmal alle Stände, jeden Rang in Gedanken durchlaufen, um das Verhältniß zu ergründen, in welchem man am glücklichsten sein kann. Zur Zufriedenheit gehört ein wenig Arbeit, ein wenig Ansehn, sehr wenig Abhängigkeit und hinlängliches Auskommen, um bequem zu leben. Ich finde das Alles zusammen in dem Stande des Postmeisters. Ich lasse ihn in einem großen Dorfe wohnen, in welchem es weder Schloß noch Edelmann giebt, ich versehe ihn mit einem sehr saubern Hause, das nicht elegant, aber geschmackvoll ist, sich an der Nordseite an ein Hölzchen lehnt, neben dem sich ein Bach schlängelt in einem hübschen Wiesengrund. Ein Fußsteig bringt den Postmeister mit leich-

ter Mühe in den Hof zu den Reisenden, Neuigkeiten zu hören und Originale kennen zu lernen. Ein zweiter Fußsteig führt ihn ins Dorf, das an seine Stallungen stößt, um mit dem Pfarrer und Amtmann eins zu plaudern und das niedliche Landmädchen, seine künftige Gattin, zu besuchen. Neuigkeiten mitzutheilen, giebt immer ein wichtiges Ansehen, es ist, als wäre man durch das eigene Verdienst der Vertraute bedeutender Personen. Ueber einige Postillons zu herrschen, befriedigt die angeborne Lust zum Befehlen, und diese Art, ihr Genüge zu leisten, ist ohne viele Plackereien und Geschäfte. Der einzige Obere ist der entfernte Ober-Postdirector, der sich um nichts kümmert und nur selten einen Bericht begehrt. Manchmal reist der Postmeister auf einen Markt, oder in die nächsten Ortschaften, wegen der Pferderemonte. Dies kleine Geschäft und die stete Gesellschaft von Durchreisenden unterbricht die Einförmigkeit des Landlebens. Er kennt jedes Land, ohne das seinige zu verlassen. Er hat ein hinlängliches Einkommen, um gemächlich zu leben, Freunde zu bewirthen und Arme zu unterstützen. Der Krieger fürchtet seine Feinde im Ministerium, der Herrscher Krieg und unglückliche Wahl, der große Herr die Spitzbüberei seines Intendanten, der Matrose einen Sturm, der Dachdecker einen Sturz, der Zimmermann das eigene Beil, der Maurer den ungesunden Kalkstaub, der Bergmann den Schwaden, der Jäger die Wilddiebe und die Wölfe, der Koch und die Bäcker die übermäßige Hitze im Sommer, der Schauspieler das Auspfeifen und der Autor die Journale. Von alle dem droht dem Postmeister nichts. Seine einzige Furcht ist die Viehseuche, und diese ereignet sich selten.

Sonst und Jetzt, oder die beiden Postillons.

Eine Skizze.

Franz. Komm, Vater Jaars! die Pferde sind beim Futter, laß uns selbst zur Tränke. Ich hatte eine scharmante Extra, habe gefahren wie der Wind, und dafür drei Gulden Trinkgeld bekommen. Davon wollen wir uns bei einer Flasche Wein gütlich thun.

Jaars. So etwas, lieber Junge, wird mir nicht gar oft geboten, darum will ich's dankbar annehmen. Fahr' zu!

(An Ort und Stelle bei dem Glase Wein.)

Franz. Nun, Jaars! auf deine Gesundheit.

Jaars. A vous, lieber Franz! Auch auf deine. — Ja, wenn ich so zurückdenke, so muß ich mich ganz gewaltig wundern über den großen Unterschied zwischen Sonst und Jetzt, wie solcher in dem Postwesen besteht.

Franz. Bist du immer im Postdienste gewesen bis dahin, daß es mit dir vorbei war?

Jaars. Nein, Franz. Den Anfang machte ich als Knecht bei einem Ackermann, wo ich bis zu meinem zweiundzwanzigsten

Jahre in diesen Verhältnissen lebte. Ich war ein schmucker Junge, und so war's kein Wunder, daß sich die Tochter meines Herrn unter der Hand in ein Verständniß mit mir einließ. Dies schöne Leben dauerte so ein paar Jährchen, ich war überselig. Leider war mein Herr ein wohlhabender Mann, und ich ein ganz armer Teufel. So kam's denn, daß ich über Hals und Kopf, da er unser Verhältniß gewahr ward, aus dem Dienste mußte.

Franz. Hole den Schlingel der Teufel!

Jaars. Ich hoffte dennoch, daß das Jammern meiner Liebsten den alten Klotz bekehren sollte. Mit nichten, ich mußte mein Bündel schnüren, und in die Welt marschiren. Ein paar Tage hielt ich mich in der Gegend noch auf, wo ich denn erfuhr, daß sich das Mädchen aus Gram in den Mühlengraben gestürzt hätte, jedoch gerettet worden wäre. Selbst dieser Unfall hatte keine Einwirkung auf unser widriges Schicksal, und so setzte ich denn meinen Stab hoffnungslos weiter.

Franz. Armer Schelm! Wie mag dir da zu Muthe gewesen sein! Trink, Jaars!

Jaars. A vous! — Ich suchte in der nächsten Stadt ein Unterkommen, und kehrte in einem Wirthshause ein. Als ich mich bei dem Wirthe erkundigte, ob ich hier wohl einen Dienst bekommen könnte, da trat mir ein Mann entgegen, den ich vorher gar nicht bemerkt hatte.

Franz. Sieh mal an, da kommt's ja schon.

Jaars. „Wozu hast du denn Geschick, Bursche?" fragte er mich. Der Wirth ging weg. Ich antwortete, daß ich als Ackerknecht gedient hätte, aber wegen einer Liebschaft mit der Tochter meines Herrn fortgeschickt wäre. „Pfui, schäme dich! Als

Knecht brauchst du nicht zu dienen. Ich will für dein Glück sorgen. Komm, setze dich zu mir. Da iß und trink,“ sagte er.

Franz. Ei der tausend! der soll leben! Stoß' an!

Jaars. A vous! — O ich ließ es mir recht ordentlich zu Munde gehen, und wurde ganz glückselig, daß der gute Gott mir gleich Beistand schenkte. Aber das dicke Ende war hinten. Ich glaube, ich hatte mir gar ein Bischen in das Auge gewischt, indem der fremde Mann mir fleißig zutrank. Aber, lieber Herr! sagte ich, wenn Ihr glaubt, ich könnte zu der Zeche mein Theil beitragen, so irrt Ihr euch.‖ „Sei ohne Sorgen, das kommt auf meine Rechnung! Laß es dir schmecken!“ antwortete er.

Franz. Ein räsonabler Mensch, das! Er gefällt mir schon.

Jaars. Die Wirthin, welche sich hinter den Stuhl des fremden Herrn gestellt hatte, machte mir allerlei curiose Männchen, die ich nicht verstand, und meinte, es müßte bei ihr wohl nicht ganz richtig sein. Der fremde sah sich einige Mal ganz sonderbar nach ihr um, als er bemerkte, daß ich ein gleichfalls curioses Gesicht machte, worauf sie aus der Stube wegging.

Franz. Ei der Teufel, was will da herauskommen.

Jaars. Kurz, fort zur Station! der Mann war ein preußischer Werber, der mir den Soldatenstand so hervorzog, daß ich überglücklich einschlug, um als Knecht nicht mehr dienen zu dürfen. Hinterher hörte ich denn, daß der Wirth mich hatte in seinen Dienst nehmen wollen, und daß die Männchen der Wirthin mich hätten warnen sollen. Aber es war zu spät. Ich mußte den andern Morgen zum Regimente. (Ein Posthorn erschallt.) Hussa! da kommt was.

Franz. Wollte, das wäre jetzt noch ein Veilchen zurück.

Wagenmeister (hereinstürzend). Franz, Extra mit vier!

Franz. Mit Gott, ich komme schon. Alter, trink' den Rest, und, will's Gott! morgen die Fortsetzung. (Stoßt an.) A vous. (Er eilt fort.)

Jaars. A vous, lieber Franz! auf ein reputabeles Trinkgeld! — Nur noch einmal möchte ich so mit, wie jetzt, und dann in Gottes Namen zu der Station dort oben, wenn es heißt:

Christian,
Komm, zieh das hölzerne Kamisol an!

II.

Jaars (auf der Bank vor dem Posthause sitzend). Ja, ja! Sonst und jetzt! — Lieber Gott, warum hast du mir in der Jugend so was nicht beschieden? — Ei, du alter Narr! weil's damals noch nicht Mode war.

Franz. Komm, Jaars! jetzt bin ich fertig, komm zur Flasche und zur Fortsetzung.

Jaars. Höre, mein Junge! du wirst mir täglich lieber. (Sie gehen.)

(An Ort und Stelle bei der Flasche.)

Jaars. Nun, Franz! gut Wetter gehabt mit der Extra zu vieren?

Franz. Lumpenpack, filzige Engländer! immer »God dam, zufahre!« den Wagen vollgestopft, wie den Bock und Hintersitz,

und ein lumpiger halber Thaler. Um Gott! wenn man's immer vorher wüßte, was für Bagage man schleppt, man schmisse sie manchmal recht gern im Sumpfe um.

Jaars. Hast Recht, ging mir nicht besser früherhin, als ich noch am Platze war. Ein einziges Mal hat mich eine Pistole reich gemacht dafür, daß ich ihn mit heiler Haut zur Station lieferte. Ich glaube, es war ein Graf, oder Baron, oder gar noch mehr. A vous, Franz!

Franz. Danke, Alter! Nun die Fortsetzung.

Jaars. Schon gut. Aber bei welcher Station sind wir geblieben?

Franz. Bei dem Regimente.

Jaars. Wie ich in der Garnison angelangt war, da machten sie mich erst kirre, sie verstatteten, daß ich im Orte zuvor ein wenig herumschnüffeln durfte. O, das gefiel mir ganz gut. Alles, was ich sah, war mir neu. Bald darauf mußte ich den blau und rothen Rock anziehn, wo vorn wenig und hinten auch nicht viel war. Es ging an's Exerciren. Lieber Gott! wie ist es mir da gegangen! Alle Tage Püffe hier, Stöße dort, und den Knüppel auf den Rücken, und dabei wußte ich mein Lebe nicht, warum? —

Franz. Daß sich Gott erbarme!

Jaars. Endlich mußte ich in Reihe und Glied. Morgens, wenn wir auf Wache ziehen sollten, und aufmarschirt standen, kam erst der Korporal, um nachzusehen. Wir standen wie die Ochsen. Hier hatte Einer von den paar Knöpfen am Rocke einen nicht blank genug geputzt, dem Zweiten saß eine Locke schief, der Dritte hatte den Zopf nicht recht gemacht, der Vierte hatte

einen Rostfleck am Degengefäß, der Fünfte hatte sich nicht weiß genug gepudert. Da flankirte denn das spanische Rohr von oben bis unten, und Jeder erhielt zum Morgenbrot ein halb Dutzend, und mußte dabei still stehn, als ob's ihn gar nicht anginge.

Franz. Ei, das ist ja zum Teufelholen.

Jaars. Erst der Anfang. Darauf kam der Feldwebel; der hatte nun noch hellere Augen, und fand hier und da, was der Korporal nicht gesehen. Der Stock half nach. Dann folgte der Lieutenant, meist ein junges Bürschchen, jedoch von hohem Adel, der prügelte vorher, ehe er nachsah. Es schien, als ob man sich im Kriegsstande schon früh daran gewöhnen sollte, immer ein geschlagener Mensch zu bleiben. Endlich langte denn der Hauptmann, gewöhnlich mit einem feuerrothen Gesichte an. Dieser ging nun gravitätisch hinter der Fronte mit den Andern durch, und da hörten wir denn: „Was hat der Bursche da? Korporal, 10 aufgezählt!" Das währte denn so eine halbe Stunde, man bekam mehr Prügel, als sonst etwas. Na, dachte ich, Jaars! das ist doch nichts für dich, und so überkam mich Nachts, als ich an einem schauerlichen Orte Schildwacht stand, ganz plötzlich der Gedanke, auszureißen.

Franz. Das konnte wohl nicht anders sein, ich hätte auch daran gedacht.

Jaars. Schon gut, aber wie das anfangen? Den Seinigen hilft der Himmel, so auch mir. Zufällig stand ich am Posthause, als eine Extra anlangte. „Sieh mal, Jaars! du hier?" sagte der Postillon, als er die Pferde abgespannt. Es war mein guter Jugendfreund, und ich begleitete ihn in sein Wirthshaus. Hier gab ein Wort das andere, ich klagte ihm meine Noth, und

kurz, fort zur Station! Als er abgefuttert hatte, zog ich seinen Postillonsrock an, setzte seine große Tuchmütze auf, hing das Posthorn um, nachdem ich meinen Heldenkram sämmtlich in die Stallecke geworfen, und ritt mit den Pferden, nachdem mein Freund schon vorangegangen war, glücklich zum Thore hinaus und über die Grenze. Adje, Herr Hauptmann!

Franz. Ei, du dreimal genäheter Gottlieb! Hahaha! Trink, Jaars! (Stoßt an.)

Jaars. A vous! —

Wagenmeister. Franz, eine Stafette!

Franz. Daß sich Gott erbarme, dabei ist nichts zu holen. Nu, Jaars! die Fortsetzung folgt.

Jaars. Das nächste Mal. Guten Ritt! —

III.

Jaars war schon bei dem Großvater des jetzigen Postmeisters im Dienste gewesen, und somit ein Familienerbstück geworden. Noch in seinem hohen Alter machte er sich, wo er nur konnte, nützlich, und war bei Allen wohl gelitten. Sein gewöhnlicher Sitz zum Ausruhen war die Holzbank, welche unter zwei Linden vor dem Posthause stand, wo ihm dann der junge Postmeister oft Gesellschaft leistete und seinem Geschwätz gern zuhörte. Als Postillon hatte er sich bei allen Passagieren durch seine freundliche Dienstbeflissenheit immer beliebt zu machen gewußt, und nicht selten traf es sich, daß ältere Kaufleute, die er früher oft gefahren hatte, bei

ihrer Durchreise sich seiner gleichfalls freundlich erinnerten, und ihm, indem sie ihm die Hand reichten, auch etwas hineindrückten.

Heute erwartete er seinen Zögling, dem er von früh an seine Postillonsmaxime, die ihm immer so wohlgethan, eingeprägt hatte, mit einiger Sehnsucht. Dieser war jedoch noch mit Vorbereitungen beschäftigt, indem er gegen Mitternacht die eintreffende Diligence weiter zu schaffen hatte. Endlich erheiterte sich des Alten Miene, Franz kam herbei. „Armer Junge!" sprach Jaars „unstät und flüchtig ist das Leben eines Postillons, nimmer Rast, kaum vom Pferde, schon wieder hinauf; kaum trocken, schon wieder naß. Es war ein starkes Gewitter, das dich überfiel."

Franz. Gewiß, die Haut ist trocken, das Zeug noch nicht; müssen's schon gewohnt werden. Komm, Vater Jaars! das Nasse inwendig spricht mehr an.

Jaars. Hast Recht, mein Junge! Fahr' zu! (Beide gehen nach dem bekannten Hause.)

Jaars. Der Schlag hat wohl nicht viel Oel gegeben mit dem Stafettenritte?

Franz. O doch, das ging. Ich brachte einem Fleischer da hinten die Anzeige, daß er in der letzten Ziehung einen schönen Gewinn von 2000 Thlr. gethan, und in seiner Freude gab mir der Mann einen harten Thaler und eine Schöpsenkeule. Den Thaler habe ich, die Keule haben sie mir bei dem Zollhause weggenommen. Friß du und der Teufel, dacht' ich, und ritt weiter.

Jaars. Konntest du sie nicht verbergen?

Franz. Ach! wer hat denn da Arges draus. Schon gut, daß ich den Thaler behalten habe. Nu, Jaars! stoß' an, und dann die Fortsetzung.

Jaars. A vous! — Wie wir nun nach dem Postamte, wo mein Freund im Dienste stand, gekommen waren, so erregte mein Schicksal die Theilnahme des freundlichen Postmeisters. Er hätte mich wohl in Dienst genommen, da er mehrere Gespanne hielt, doch war ich zu nahe an der Grenze, und deshalb empfahl er mich hier dem alten Großvater, der mich auch aufnahm. So schwor ich denn zum Posthorn, und lernte das Blasen schneller als das Exercieren, indem ich dabei keine Prügel erhielt. Das sind nun von Anno so und so 49 Jahre, von denen ich 37 Jahre als Postillon, und wie mich das Unglück mit dem Beinbruche traf und ich nicht mehr auf's Pferd konnte, acht Jahr als Wagenmeister, und seit vier Jahren als Postmöbel hier servire. Gott sei Dank! ich war immer mit meinen drei Dienstherren, Großpapa, Papa und Jetzt, und sie mit mir zufrieden. Nun will ich warten, bis das große Post-horn da oben geblasen wird, und ich zur Station dahin abkutschire!

Franz. Hat noch keine Eile, guter Jaars! Sieh' es hier immer noch ein Veilchen an. Da, noch auf zehn Jahre! (Stoßt an.)

Jaars. A vous! 82 wäre ich dann, ein Bischen zu viel! Nu, wie Gott will, ich bin's zufrieden. Ja, mein lieber Franz, mir lacht das Herz immer im Leibe, wenn ich dich in deiner schmucken Postmontur sehe. Sonst und jetzt! Welch ein gewal-tiger Abstand!

Franz. Erzähle mir, Vater Jaars, etwas von Sonst.

Jaars. Recht herzlich gern. Nummer 1. der Postillon: Ein großer dunkelblauer Rock mit rothen Aufschlägen von finger-dickem Tuche, zu dem kein Maaß genommen war, und der deshalb aller Welt anpasste, mehr auf dem Leibe hing, als saß; eine Re-

genkappe von demselben Zeuge, welche unter dem Kinne zugebunden werden konnte, und vom ganzen Gesichte dann nur Augen, Nase und Mund sehen ließ; eine bocklederne Hose, vor Alter halb gelb halb schwarz; an dem linken Stiefel ein Sporn, und das Posthorn mit abgerostetem Trichter: da hast du für Sommer und Winter, für Hitze und Kälte den ehemaligen Postillon. Es war die Mode so.

Franz. Gott bewahre mich! das muß ja zum Todtschwitzen gewesen sein.

Jaars. Deswegen warf man auch den auswendigen Postillon sammt und sonders auf's Handpferd und fuhr im Hemdeärmel bis kurz vor die Station. Und das Blasen war denn auch zum Gott erbarmen! So viel Mühe ich mir auch gab, auf dem Horne ein vernünftiges Wort herauszubringen, so war das doch unmöglich. Das alte Thier war so verwittert und verlöchert, daß der Postmeister das Gewimmer nicht mehr ertragen konnte, und für mich mit schwerem Gelde, damals sage ich, ein neues anschaffte. Heissa! da übte ich mich im Blasen Tag und Nacht, und trieb's so arg, daß es mir der Postmeister wieder wegnahm, und nach langen Bitten unter der einzigen Bedingung endlich wiedergab, daß ich bei Nachtzeit nicht wieder blasen wollte, ausgenommen, wenn ich abfahre oder zurückkehrte.

Franz. Das ist gar lustig!

Jaars. Da passirte denn auch einmal mit einem alten preußischen General eine curiose Geschichte. Ich hatte ihn schon mehrere Male gefahren, und er war immer recht gnädig gegen mich, hielt mich immer frei, wenn wir zwischen der Station anhielten. Du mußt wissen, Franz! daß wir in jenen Zeiten bei fast jedem Wirthshause anhielten. Indem er in der Stube auf

und abging, blieb er in der Thür stehen, wo ich daneben auf der Dehle an einem Tische saß und mir gütlich that. „Du kannst ganz fertig blasen, Schwager!“ redete er mich an. „Bläsest du nicht auch den Dessauer Marsch?“ — „Ei, Excellenz!“ antwortete ich, „den kann ich nicht allein blasen, sondern auch singen.“

Er. Sieh mal, du Tausendsaßa! auch singen? Ei, das möchte ich doch beides hören.

Ich. Zu unterthänigem Dienste, Excellenz! Will nur das bischen Essen erst hinunterspülen.

Er. Recht, Schwager! spüle die Gurgel erst aus.

Ich. Gesagt, gethan! Ich nahm mein Posthorn, stellte mich in die Stubenthür und blies meinen Dessauer Marsch, indem er auf und niederging, wie gewaschen.

Er. Sieh einmal, in dir hätte ein Trompeter von den Husaren gesteckt, und bist nur ein Postillon.

Ich. Gottlob, Excellenz! da bin ich doch auch etwas, und habe dabei noch die Ehre, Sie extra zu fahren.

Franz. Ei, du Schalk, du!

Er. Nun, und du kannst den Marsch auch singen? Laß hören!

Ich. O ja, Excellenz! es ist aber ein geistliches, wohlbekanntes Lied.

Er. Gleichviel; laß hören.

Ich. „Wer nur — wer nur — den lieben Gott läßt walten, und hoffet auf ihn allezeit; den wird — den wird — er wunderbar erhalten in aller Noth und Traurigkeit. Wer Gott dem Allerhöchsten traut, der hat auf keinen Sand gebaut.“ Da brach der alte General in ein solches Gelächter aus, daß er erst

gar nicht wieder zur Ruhe kommen konnte. Und wie er sich erholt hatte, da gab er mir den Befehl, daß ich jedesmal, wenn ich ihn in der Folge zu fahren hätte, nichts anders als den Dessauer Marsch blasen sollte. Das brachte mir drei Laubthaler ein, und jedesmal wenn ich den Alten zu fahren hatte, welches oft kam, ein reichliches Trinkgeld.

Franz. Gottlob! — Spülen wir auch die Gurgel rein. A vous, Jaars! Angestoßen!

Jaars. A vous!

Franz. Nun weiter zur Station. Den vormaligen Postillon kenne ich, wie war das andere?

Jaars. Schlecht, wie Alles. Die Pferde — eure jetzigen sind Staatsrosse dagegen — alt, abgetrieben, steif hinten und vorn. Ihr fahret zwei und eine halbe Stunde auf der Station; ich fuhr fünf bis sechs, zumal bei schlechter Jahrszeit. Heerstraßen und Kothwege, erste mit Löchern eine Elle tief, letztere bis an die Achse ausgefahren. Der Postwagen, ein alter Ackerwagen mit darauf gehängten Holzbänken. Bei dem Auf- und Absteigen hing der Wagenmeister eine Treppenleiter an, ohne diese konnte keiner hinauf und herunter. Eure Postkutschen sind spiegelblank, und sogar die Peitschen angestrichen. Mir ist nicht erinnerlich, daß die alten Carreten je gereinigt wären. Mehrjähriger Heerstraßendreck war ihr Lack. Was ihr jetzt mit zwei Pferden leicht beschicket, das konnten wir damals kaum mit vieren. Glaub's mir, Franz! damals war das Fahren eine Kunst, jetzt ist's ein Kinderspiel. Was, Donner! gab's für einen Auflauf, als ich zum ersten Male mit dem neuen Postwagen mit leinenem Verdecke, und sogar angemalt, hier ankam. Die Leute konnten sich nicht satt daran sehen. An

Diligencen oder gar Schnellposten dachte noch keines Menschen Seele.

Franz. Ei, die Postwagen waren sonst ohne ein Verdeck? Da wurde ja Alles naß bei Regenwetter.

Jaars. Ja wohl! Aber Gottlob auch wieder trocken, wenn es mit Regnen aufgehört hatte. Alle Postsachen kamen in eine alte gebrechliche hölzerne Lade, die unter einen der Stühle geschoben wurde, und nothdürftig verschlossen werden konnte. Da hatte ich auch mit einem alten Juden einmal einen lächerlichen Vorfall. Die alte Postlade war unter den Stuhl geschoben, auf dem der Jude und eine Frau in den Mittelsjahren ihren Sitz genommen hatten. An Postschaffner war noch nicht gedacht, die sind erst lange nachher in die Mode gekommen; der Wagenmeister hatte die Besorgung. Da traf es sich, daß dieser noch, wie ich eben abfahren wollte, mit einem vergessenen Geldpackete herstürzte, das noch in die Lade mußte. Es kam damals freilich nicht so darauf an, ob die Post eine viertel oder halbe Stunde früher abging oder nicht. Ich hatte drei Passagiere, wozu sich vor dem Thore noch drei blinde, das heißt, die zu meinen Gunsten reiseten, gesellten. Als ich nun an dem ersten Wirthshause nach zwei Stunden anhielt, um die Pferde und mich zu erquicken, und mehrere Passagiere meinem Beispiele folgten, da entstand auf dem Postwagen ein gräßliches Zetergeschrei. Der Jude und die Frau wollten auch herunter und konnten nicht von der Stelle. Namentlich schrie der Jude: „Schwager! ich muß 'runter, es drängt mich, ich muß 'runter!" — Ebenso schrie die Frau. „Ei, so kommen Sie herab, wenn Sie nicht sitzen wollen," antwortete ich. „Ich kann nicht, ich bin hier festgenagelt," rief der Jude. Wie wir nun den Juden

herabziehen wollten, da merkte ich an dem Rütteln der Postlade, wo der Hase im Busche lag. Der Wagenmeister hatte bei dem Einlegen des Geldpackets von beiden die Kleidung mit eingeklemmt, so daß die Postlade an ihren Schößen festhing. Hier konnte nun erst zur Erlösung auf der Station Rath geschafft werden. Indeß geschah die Befreiung des Juden dadurch, daß er seine Röcke auszog; der Frau, deren Hemde selbst eingeklemmt war, mußte auf andere Weise geholfen werden. Sie schämte sich freilich, es ging aber nicht anders.

Franz. Pudelnärrische Geschichte. Nein, da lobe ich mir doch unsere Posten, wo es sich bequem und schnell fährt. Stoß an, Jaars! sie sollen leben, und Alle die zu ihrem Vorhandensein mitgewirkt haben!

Jaars. A vous! Franz, und schönen Dank für die Labung. Nicht wahr, es bleibt beim Alten?

Franz. Mit uns, ja! aber nicht mit der Post, da mag's heißen: Immer besser zugefahren! —

Reise mit wallachischen Posten.

Nachdem wir unsere Padarogene bis Bucharest, danach sich das Personengeld auf etwa zwanzig Kreuzer C. M. für die Meile berechnete, gelöst und mit der Polizei und dem Kiaga, dem Post-

halter, Alles in Ordnung gebracht hatten, kehrten wir nach unserm armseligen Wirthshause zurück, um daselbst die Extrapost in Ruhe zu erwarten. Es währte auch nicht lange, als der Wirth kam, uns anzuzeigen, daß die Surudju's, Postillons, schon angelangt wären. Einer derselben trat ans Fenster, und wir sahen eine schlanke Figur mit hoher Pelzmütze, langem Schnurrbarte und wüstem, bis auf die Schultern herabhängendem Haare. Ein weißer flanellartiger Ueberwurf, in der Mitte des Leibes mit einem rothen Gurte zusammengehalten, bedeckte nur knapp die Hälfte der Schenkel. Die Beinkleider, welche oben sehr weit und unten eng anschließend erschienen, waren von demselben Stoffe, doch bräunlich von Farbe. Die Fußbekleidung bestand aus einem Stücke Leder, welches sandalenmäßig durch Schnüre befestigt war. Der Surudju nahm seine Mütze ab und meldete, daß die Wagen bereit ständen.

Als wir beim Heraustreten diese Extrapost-Personen-Beförderungsmittel erblickten, sank uns das Herz im Leibe und wir wurden schwankend, ob wir uns so gebrechlichen Fuhrwerken anvertrauen sollten. Wir sahen drei Wagen, man könnte richtiger Karren sagen, deren jeder ohngefähr drei Fuß hoch, vier Fuß lang, zwei Fuß breit und oben von dünnen Leitern gebildet war, darinnen ein von Weiden geflochtener Korb stand. Man bemerkte daran auch nicht die geringste Befestigung durch Eisen oder dergleichen dauerhaftes Material; es bestand Alles aus purem Holze. Inwendig hatte man die Wagen mit Heu ausgefüttert. Die vier Räder, davon die vordern etwa 12 Zoll und die hintern 18 Zoll Durchmesser hatten, bestanden aus nothdürftig rundgebogenen Weidenstämmen, welche um die Speichen gezogen waren. Das

Wallachische Post.

Ganze hatte ungefähr das Ansehen von plumpen Kinderwagen. Vor jedem dieser merkwürdigen Postwagen schnoben vier muthige kleine Pferde, deren Geschirr ebenfalls sehr unsicher aussah. Dünne Schnüre dienten als Zugriemen, und noch viel dünnere bindfadenähnliche als Zügel, welche nur das eine Vorderpferd leiteten, dagegen das andere ganz frei stand.

Als die Surudju's unsere Unentschlossenheit bemerkten, brachten sie unser Gepäck in die Wagen, rüttelten das Heu auf und hießen uns mit dreister Zuversicht Platz nehmen, wobei sie uns die Sicherheitsmaßregeln an die Hand gaben. Diese bestanden bei jedem Wagen in zwei Stricken, die am Vordertheile befestigt waren, woran sich der Reisende halten mußte. Kaum hatten wir uns eingesetzt, so schwangen sich die Postillons jeder auf das linke Hinterpferd seines Gespanns, erhoben ein unangenehm gellendes Geschrei und fort ging's im wildesten Carrière auf die holprige Heerstraße.

Ich verwahrte mich in meiner Karuze, so nennt man diese Marterkasten, nach besten Kräften, stemmte die Füße gegen ein außen befindliches Brett (denn wollte man die Füße im Wagen behalten, so würden die Knie das Kinn berühren) und hielt mich mit Macht an den beiden Stricken. Trotz dem wurde ich auf dem erschrecklichen Knüppeldamm, der hier die Heerstraße bildete, immer hoch emporgeworfen. Auf mein Geschrei, der Surudju solle langsam fahren, liefen die Pferde fast noch ärger; der Postillon sah sich um, deutete auf eine vor uns liegende Felsenpartie und knallte dann mit der Peitsche, als wenn das Fahren nun erst eigentlich angehen sollte. So ergab ich mich denn in mein Schicksal, blickte nach meinen beiden Leidensge-

fährten, denen es ebenso erging, wie mir, und setzte mich dann fester auf meinem Koffer. Plötzlich ertönte ein Angstgeschrei; ich sah mich nochmals um, der dritte Wagen lag auf der Seite und mein armer Reisegefährte daneben. Die Surudju's hielten einen Augenblick an, doch nur derjenige, dessen Wagen umgefallen, stieg vom Pferde, fand die Achse gebrochen und rief unsern Kutschern zu, sie sollten nur weiter fahren, es sei Nichts passirt.

Mein zweiter Gefährte und ich hatten jedoch schon unsere Karuzen verlassen, um nach dem Befinden unseres Umgeworfenen zu sehen, der an der Erde liegen geblieben war, aber mehr, wie sich nun fand, um von den Strapazen des Fahrens, als von den Schmerzen des Falles auszuruhen. Sein Surudju war ein paar Schritte abseit gegangen, um mit einem Messer, das er im Gürtel trug, ein paar Weidenzweige abzuschneiden, mit denen er schon zurückkehrte und den Schaden, wie ein an solche Vorfälle gewöhnter Mann, sehr behende ausbesserte.

Wir hatten kaum Zeit, uns besinnen zu können, als der Surudju mit der Reparatur bereits fertig war, seinen Passagier einlud, auffaß, den Zügel des Vorderpferdes sich um den Hals hing und mit vorgebogenem Leibe unter lautem Hurrah an den vor ihm haltenden Karuzen vorbeijagte. Die Mienen der andern beiden Postillons drückten die größte Unzufriedenheit aus, und wir säumten deshalb nicht, uns ebenfalls wieder einzusetzen, darauf denn ein förmliches Wettrennen erfolgte. Erst am Fuße des Gebirges ward dasselbe eingestellt, als eben eines der Räder an meiner Karuze durch einen Stoß zerschellte und in vielen Stücken an der Heerstraße, die nun steinig zu werden anfing, liegen blieb.

Der Wagen hätte sich auf die Seite gesenkt, wenn ich mich nicht schnell nach der andern Seite hinbog, wodurch sich das Gleichgewicht wieder herstellte. Der Surudju gab mir über dies Benehmen seine Zufriedenheit zu erkennen, blieb auf seinem Pferde ruhig sitzen und fuhr meinen dreirädrigen Wagen in gutem Trabe bis oben auf die Höhe des Felsenweges.

Hier sprangen sämmtliche Surudju's ab, griffen ihren Pferden nach den Ohren, schüttelten und rieben dieselben, wischten den Pferden den Kopf und namentlich die Augen ab, und schickten sich so zum fernern Jagdgalopp an. Dieses Manöver beobachteten wir später auf allen Stationen, und wurde dasselbe etwa auf der Hälfte des Weges vorgenommen. Während wir hielten, kam eine fürstlich wallachische Briefpost an uns vorübergejagt. Es war eine eben solche Karuze wie die unsrigen, mittelst welcher die Briefdepeschen befördert wurden. Die eigens für diesen Dienst gehaltenen Postillons werden Arnauten genannt. Mein Surudju schaffte einen dicken Weidenzweig herbei, den er vermittelst dünnerer an der Achse des gebrochenen Rades und am Wagen selbst befestigte, und nun ging's wieder im gestreckten Carrière vorwärts.

Denke man sich unsere Lage! Auf so gebrechlichen Wagen, fortgerissen von Pferden, deren ungestümer Muth jeden Augenblick die schwachen Zügel oder die eben so unsichern Zugstricke zu zerreißen drohte, in einer Höhe von zweihundert Fuß auf des Bergabhanges schmalem Felsenwege, begrenzt durch eine Befriedigung von morschen Baumstämmen, deren schon ein beträchtlicher Theil in die Tiefe des Abgrundes hinabgestürzt war, wo ein mächtiger Fluß, die Alt, sich hinwälzte. Noch ängstlicher wurde uns zu Muthe, als der Felsenweg sich in einen brückenartigen, schwanken-

den Holzdamm von Bohlen und Baumstämmen verwandelte. Doch durften wir uns dreist auf die Tüchtigkeit der Surudju's verlassen, welche ihre Gespanne außerordentlich in der Gewalt haben.

Nach Verlauf einer schrecklichen Stunde, in der wir trotz den gehabten Unfällen beinahe drittehalb deutsche Meilen zurückgelegt hatten, stimmten die Rossebändiger, wie bei der Abfahrt, ihr Schreisignal an, wodurch die vorliegende Station von der erforderlichen Zahl von Wagen in Kenntniß gesetzt wird. Auf solches Signal eilen die Surudju's sogleich nach der Weide, wo die Pferde Tag und Nacht fast in wilder Freiheit zubringen, fangen für jeden Wagen vier davon ein, und in der Regel findet man bei der Ankunft am Posthause dieselben schon mit den angeschirrten Karuzen bereit.

Das Dorf, wo wir hinkamen, hieß Propora. Wir klagten auf der Station dem Kiaja unsere Noth, als wir die für uns bestimmten Marterkasten erblickten, und erklärten, daß unsere Eingeweide gänzlich in Unordnung gerathen wären, daher wir uns genöthigt sähen, ein halbes Stündchen zu verziehen, um nur erst wieder zu uns selbst zu kommen. Der Logothete (so nennt man alle Büreaubeamte in der Wallachei), welcher indessen unsere Padarogene visirt und richtig befunden hatte, fühlte uns an den Leib, brummte etwas vor sich hin und entfernte sich kopfschüttelnd. Bald darauf brachte er uns lange, handtuchähnliche Shwals, mit denen wir uns den Leib zusammenschnüren mußten, was uns auch sehr gut bekam.

Nachdem wir unseren ersten Folterknechten, die mit erwartungsvoller Miene harrten, jedem ein Trinkgeld von zwanzig Kreuzern, darüber sie eine große Freude äußerten, gereicht hatten,

erquickten wir uns mit Speise und Trank, welches beides wir glücklicherweise bei uns führten. Dann ließen wir die Karuzen so bequem als möglich einrichten. Ehe wir uns aber der Gewalt der Surudju's wieder übergaben, schärften wir denselben ein, daß sie langsam fahren sollten, welches sie auch mit einem „Bine, Bine, Domnule!" — gut, gut, Herr! zusagten. Hierauf stiegen wir zur Weiterreise ein; die Surudju's erschütterten unsere Hörorgane mit Peitschenknall und Schreien, und unsere Qual ward wieder dieselbe, wie auf der ersten Station.

Trotz allem Rufen uud Befehlen von unserer Seite, die Pferde nur traben zu lassen, ging's vorwärts in immer tollerem Galopp, bis eine unserer Karuzen sich in vier Stücke schied, wobei der Passagier sehr wohlbehalten in seinem Korbe auf der Heerstraße stand. Der Surudju hing die Pferde ab, jagte nach der Station zurück, und wir waren mit unserm Gelächter über diese komische Scene noch nicht zu Ende, als er bereits mit einem frischen Fahrzeuge zurückkehrte. Kurz darauf kamen wir an ein Gewässer. Die Surudju's fragten, ob wir aussteigen wollten, dann sei dreißig Schritt oberhalb ein Steg, auf dem wir über den Bach gelangen könnten. Wir ergriffen diese Gelegenheit, unsere Glieder auszudehnen, mit Vergnügen, sahen die Karuzen erst durch die Furth ziehen, und begaben uns dann langsamen Schrittes nach der Brücke, wobei uns doch das Gehen gewaltig schwer vorkam, indem alle unsere Gliedmaßen wie aus den Fugen gerissen waren. Als wir daher später wieder an Wasser kamen, blieben wir lieber sitzen und schwammen auf den leichten Karuzen förmlich hinüber.

Unsere größte Plage sollte jedoch erst anheben. Es stellte sich Regenwetter ein, und der Weg wurde in wenigen Minuten

dermaßen schmutzig, daß uns die Pferde den Schlamm in großen Quantitäten in's Gesicht schleuderten. Alles Rufen um Stillstand war vergeblich; wir mußten bis zur Station geduldig aushalten. Hier erschraken wir vor uns selbst, denn keiner von uns hatte ein Fleckchen seiner weißen Gesichtsfarbe übrig behalten; der ganze Oberkörper war mit Schlamm überzogen; nur an den Augen hatten sich weißdurchscheinende, brillenähnliche Ringe gebildet.

Nein, diese Art zu reisen war nicht länger auszuhalten. Wir säuberten uns bestmöglichst, zogen andere Röcke an und besprachen uns mit dem jetzt aus seiner Grube gekommenen Kiaja wegen einer bequemeren Weiterbeförderung. Das Posthaus nämlich war nichts weiter, als ein in die Erde gegrabenes Loch, nothdürftig mit einem Dache überbaut. Hatten uns die vorherigen Posthäuser dürftig geschienen, so sah dieses gar nicht der Wohnung eines Menschen ähnlich. Der Postmeister hörte unser Anliegen, worauf er uns eine sechs- bis achtsitzige Karuze vorführen ließ, die mit einem Verdeck war und eine fensterartige Oeffnung hatte. Wir bezahlten dafür eine besondere Gebühr, bekamen acht Pferde davor, und zwei Surudju's lenkten die Pferde. Auf unsere Bemerkung, daß der Kiaja bei dieser Karuze vier Pferde erspare und dennoch eine besondere Entschädigung für den Wagen in Anspruch nähme, ging derselbe nicht ein, sondern wies auf die drei offenen Karuzen mit der Deutung, dann ständen uns diese zu Diensten. Wir lenkten daher schnell wieder ein und nahmen von unserm neuen Fuhrwerke Besitz.

Der Unterschied im Fahren war eben nicht merklich; nur waren wir vor dem Straßenkoth gesichert. Mit einbrechender Dunkelheit erreichten wir Salatruk, ein Dorf, an dem in die Kar-

pathen führenden Engpasse. Es wurde beschlossen, hier im Posthause zu übernachten, und man wies uns zu diesem Zwecke eine eigens für Reisende bestimmte Hütte an, die der Bequemlichkeiten aber fast gänzlich ermangelte. Es wurden Rogoginen — Strohdekken — für uns zurecht gemacht, und trotz fürchterlicher Kopfschmerzen, die mich seit ein paar Stunden gequält hatten, verfiel ich bald in einen erquickenden Schlaf.

Am frühen Morgen wurde unsere Reise mit frischen Pferden fortgesetzt. Im Ganzen war dieselbe gegen die des vergangenen Tages sehr glücklich zu nennen; auch fuhr sich's in diesem größeren Wagen einigermaßen bequemer, da die Kiaja's so gefällig waren, uns immer reichlich mit Heu zu versehen. Auf der zweiten Station stürzte ein Pferd. Der Surudju spannte es aus, band ihm die Vorderfüße zusammen und ließ es am Wege liegen, um es auf der Retour wieder mitzunehmen.

So gelangten wir ohne weitere Unfälle, doch dermaßen gerädert, daß wir mehrere Tage hindurch nicht ohne Schmerzen waren, glücklich nach Bucharest, und haben seitdem die wallachischen Posten noch immer in gutem Andenken.

Allzuscharf macht schartig.

In einer Provinzialstadt Sachsens ist seit mehreren Jahren die Postverwaltung einem Manne übertragen, der, von Charakter äußerst brav, aber unbiegsam am Gesetze haltend, durch seine strenge Befolgung der herrschaftlichen Verordnungen mit dem von seinem Vorgänger etwas verwöhnten Publikum in eine Spannung gerieth,

welche folgenden, etwas komischen Auftritt herbeiführte. Er versagte dem Publikum den Zutritt in sein Zimmer, und wies die in das Büreau kommenden Personen, welche Postgegenstände auszuliefern wollten, regelmäßig wieder hinaus an das zu diesem Behufe eingerichtete Postfenster. So war es mehr als einmal dem Schreiber eines Advocaten ergangen, welcher seinem Principal, einem jungen, launigen, etwas boshaften Manne davon Kunde gegeben haben mochte, und gewiß hatte derselbe auf eine passende Gelegenheit, dem Postverwalter einen Streich zu spielen, gewartet, die sich nun auch darbot. Der Postverwalter war im Laufe des Winters genöthigt, wegen einer Ofenreparatur die Expedition auf mehrere Tage in das obere Stockwerk zu verlegen. Kaum war diese Veränderung vor sich gegangen, so bemerkte man einen Auflauf auf der Gasse, und ein Fabrikarbeiter schritt mit einer mächtigen Leiter auf das Posthaus zu, legte dieselbe am Hause an, stieg unter großem Jubel des Volkes bis zum Expeditionsfenster empor, und gab einen Brief ab, welchen auch der, durch die Außerordentlichkeit dieser Handlung wohl etwas verwirrte Expedient annahm. Die Lacher waren natürlich auf Seiten des Publikums; doch dürfte der Witz seinem Urheber etwas theuer zu stehen kommen, da derselbe vom Postverwalter gerichtlich angeklagt wurde.

* r.

Originelle Legitimation.

Als neulich das Packetboot aus Indien in London anlangte, meldet der „Standard“ befand sich zufällig in dieser Hauptstadt

ein alter Seemann, gegenwärtig Schiffseigenthümer und Kaufmann in Liverpool. Da auch er Briefe aus Indien erwartete, so verfügte er sich nach dem Postbüreau, wo sich auch wirklich Briefe unter der von ihm angegebenen Adresse vorfanden. Aber die Schwierigkeit war, seine Identität zu beweisen, daß er wirklich die Person sei, für die er sich ausgab. Da er weit entfernt von seiner Heimath war, so schien dieses keine leichte Sache, und er zerbrach sich den Kopf, Mittel zu finden, seinen Zweck zu erreichen. „Ich hab's! ich hab's!" rief er plötzlich aus, „ich kann meine Identität beweisen," und er zog einen Zipfel von seinem Hemde hervor, worauf nach alter, jetzt kaum noch gebräuchlicher Art, sein voller Name eingenähet war. Der Postbeamte konnte gegen einen solchen Beweis nichts einwenden, und übergab dem Manne seine Briefe.

Uebersetzung aus dem Französischen ins Deutsche durch den vormaligen Postdirector F***.

Circulaire.

Es is gekommen zu mein Kenntniß, daß in verschiedene Relais der Postillon haben ein schlechter Altung; ich verneure den Postmeister der Pferde, ihr kleiden zu lassen, ohne die geringste Zeit, und ihr zu alten der Hand, um zu seyn immerfort propre und in das uniforme.

Nach genauer Untersuchen habe ich erhalten die Bezeugung, daß die Verlierung und die Diebställe nicht können attribuirt wer-

den, als durch coupable négligence von Conducteur, oder von sein Unerfahrheit in der Dienst, der ihr vertraut angeworden.

Acht Fuhrmanns kommen zu seyn verdammt in eine Straf von 20 francs jedermann, und verhandelt zu haben den Article 163 des organischen Gesetz von die Posten. Engagir Sie den Conducteur zu wachen, daß der Postillon stoßen dem Horn, um zu benachrichtige das Fuhrmann von die Wagen, die er kann rencontrir auf das Weg, daß sie ihnen geben einer halb voie. Dieser mesure hat kein ander motif, zu empêchir im öffentlich Dienst die Zurücksetzung (rétard). Wollen er geben résistance die Furleut', frag sie nach Nam' und ihr domicile, sie dressir ein procès verbal, daß er sich übergiebt bei sein Nachbar von das erster Post, um zu machen verfolgender délinquents. Ich ruf' zu allen Bureaus, daß der motif der réfus einer Brief müssen geschrieben seyn auf dem Kreuz (au dos de la lettre) der Brief, und niemals auf der Adresse von das.

Zur Charakteristik der Postconducteure.

Ein preußischer Postconducteur hatte beim Laden des Packraumes auf dem Posthofe zu B. das Unglück, durch das Reißen eines Riemen aus beträchtlicher Höhe rücklings herabzustürzen. Besinnungslos blieb er am Boden liegen, der von seinem Blute gefärbt wurde. Ein schnell herbeigerufener Chirurgus erklärte, daß der Hinterschädel stark verletzt sei. Man wusch die Wunde aus und wandte belebende Mittel an; doch der Conducteur blieb fast eine Viertelstunde wie leblos. Plötzlich schlug er die Augen

auf, blickte auf seine Coursuhr, und mit dem Ausrufe: „fünfzehn Minuten versäumt!“ sprang er kräftig empor und wollte seinen Dienst versehen. Im selben Augenblick aber fuhr die Post, der ein anderer Conducteur beigegeben war, schon vom Hofe, und der Verwundete, dem vor Unmuth darüber fast Thränen in die Augen traten, begab sich ganz trostlos, daß er wegen solch einer Kleinigkeit vom Dienste zurückgehalten würde, nach seinem Wirthshause. — Die Unsicherheit der Riemen, durch welche schon mancher Conducteur Schaden genommen hat, bedürfte wohl einer Abstellung, um ähnlichen Fällen vorzubeugen.

Neuer Titel.

Der Postverwalter zu G., ein Mann zwischen 70 bis 80 Jahr alt, setzte gewöhnlich unter amtliche Laufzettel ꝛc. die Worte: Nachtposten-Expeditor. Auf Befragen, weshalb dieses geschehe, bemerkte derselbe ganz ernsthaft: alle Posten, die G. passirten, kämen des Nachts; er könne sich also mit vollem Rechte diesen Titel beilegen.

Frühere Postillons-Logik.

An einen Postillon erging die Frage:
Warum er einen Sporn nur trage? —
Der Schwager spricht: Glaubt mir auf's Wort,
Geht eine Seit' am Pferd, muß auch die andre fort.

Inhalts-verklerung.

Dieser smide gesell heisset Johann Käck. ler gebürtig aus alt strelitz es ist Mein Bruder ich bin hir wohnhaft in der Grifpemacherstrase Nro. 19. schosser Meister L. Käkler Mein Bruder ist abgegangen Am Dinstag den 3. Mej 1842 Wir haben befürcht vor den brand in hamburg sonst haetten wir es geschickt es ist ein Rok und hosen westen hemden 2 paar stiebeln und was sonst Noch ein gesell auf der Raise Nöhtig hat, ih weis nich was sousten Noch Mehr drein isst.

Bremen, den 10. Mei 1842 Ludwig Käck ler.

Miscellen, Anekdoten ꝛc.

In England sind seit drei Monaten etwa funfzig beim Postwesen angestellte Personen wegen Unterschlagung von Briefen mit werthvollem Inhalt (Juwelen, Banknoten, Geld) vor Gericht gezogen worden. Die seit einem Jahre von engl. Postbeamten auf diese Weise dem Publicum entfremdete Summe wird auf 50,000 Pfd. angegeben.

Ein Soldat gab einen Brief zur Post und beklagte sich dabei, daß er schon zwei Briefe in den Kasten gesteckt habe, die aber nicht

angekommen wären. Als der Beamte den Brief besah, fand er, daß kein Bestimmungsort auf der Adresse angegeben war, worauf er dem Soldaten die Ursache erklärte, weshalb seine Briefe nicht hätten abgeschickt werden können. „Nun," meinte der Soldat, „das wisse ja die ganze Compagnie, daß er von Dummelbeck wäre, und wenn er also an seinen Vater schriebe, so müsse auch der Brief nach Dummelbeck gesandt werden." Hiernach wurde der Ort der Adresse noch hinzugefügt, und der Brief in das gehörige Fach geworfen. Der Soldat blickte traurig dem Briefe nach und sagte still vor sich hin: „ja, da kannst du lange liegen."

Am Briefkasten des Ober-Postamtes zu D.. stand ein Bauer und hielt horchend das Ohr an die Öffnung desselben. Auf Befragen, was dieses Manöver bedeuten solle, gab er folgenden Bescheid: er habe vor vierzehn Tagen einen Brief an seinen Vetter in das Loch gesteckt, nun wolle er einmal hören, was der wohl antworte.

Eine ältliche Dame, welche mit mehreren Studenten im Postwagen saß, untersagte diesen das Tabackrauchen, welches dieselben nun auch mit großem Unwillen unterließen. Plötzlich griff jedoch einer von ihnen nach dem Schooße der Dame, brachte ein niedliches Hündchen zum Vorschein, und hielt dieses mit den Worten: „Hunde dürfen mit den Posten nicht befördert werden!" aus dem Wagenschlage. Ach, was ließ die Dame nun für rührende Bitten vernehmen, als sie ihren Liebling so in

der Luft zappeln sah. Sie bekam aber den Hund nicht eher zurück, als bis sie den Studenten das Rauchen zugestanden hatte.

Ein Knabe von etwa zehn Jahren reichte einen Brief in's Postfenster, unter Adresse: „An die Madam Leßmann zu B....n. Nachdem er das dafür geforderte Postgeld erlegt hatte und schon einige Schritte fortgegangen war, kam er plötzlich ganz eilig zurück und klopfte an's Fenster. Auf Befragen des Beamten, was er noch verlange, erwiederte er: „ach, grüßen Sie doch die Madam Leßmann, sie ist meine Mutter."

Der Hofpost=Secretair N. in N. beantwortete als Vorstand der Packkammer Expedition einen Laufzettel wegen eines fehlenden Rehbocks wie folgt:

„Vorstehender Rehbock ist hier nicht zurückgeblieben, und wird sich wahrscheinlich auf einen andern Cours unterweges verlaufen haben.

Während der Messe kam ein Fremder an das Postfenster, um sich zur Schnellpost nach B.. einschreiben zu lassen.

„Ihr Name?" wird gefragt. —
„Carl Jacob Müller."
„Ihr Stand?"
„Gallerie Nr. 17."

Der Minister von S. ließ einmal kurz vor seiner Reise auf sein Landgut einen Schneider zu sich rufen, um einige, ihm durch die Post nachzuschickende Livreen zu bestellen. In der Verlegenheit, worin sich der Schneider wegen der gehörig abzufassenden Adresse befand, suchte er unter der Menge von Briefcouverten, die im Arbeitszimmer des Ministers auf dem Fußteppiche lagen, eines zu erhaschen. Unglücklicherweise war es das eines königlichen Handschreibens, und der Minister erstaunte nicht wenig, als er bald darauf einen seine Livreen begleitenden Brief erhielt, mit der Adresse:

„An meinen lieben Staatsminister von S."

Ein Engländer trat in das Post-Büreau zu D., und fragte, ob Briefe für ihn angekommen waren. Auf das Ersuchen des Beamten, ihm seinen Namen zu nennen, erwiederte der Fremde mit bekannter Engländermanier: „Ich haben einen english Name, und der stehen auf den Briefen."

In einer Provinzialstadt hörte ein Arbeiter, daß auf der Post ein Brief für ihn angekommen sei. Er ging demnach hin, um sich denselben auszubitten, erfuhr aber bei dieser Gelegenheit, daß der Brief auch Porto kostete. Der Arbeiter griff in die Tasche, bemerkte zwischendurch, daß er leider nicht lesen könne, und daß der Herr Postverwalter ihm einen recht großen Gefallen erzeigen würde, wenn er ihm den Inhalt mittheilen wolle. Der Postbeamte war hierzu gern bereitwillig, las den Brief vor, und der

Arbeiter hörte recht aufmerksam zu. Nachdem jedoch der Vorlese zu den Schlußformeln gekommen war, ergriff der Zuhörer plötzlich die Flucht, indem er sich noch bestens bedankte, und nur bedauerte, daß es ihm für jetzt an Gelde fehlte, um das verlangte Porto zu entrichten.

In B. ging ein Brief ein an eine Frau von Meerkatz, ohne genauere Bezeichnung der Straße und Wohnung. Es lebten indessen mehrere Damen dieses Namens in dem Orte, und da keine den Brief angenommen hatte, so schrieb der Briefträger auf die Rückseite desselben:

„Es sind mehrere Meerkatzen in B., aber keine will sich zum Brechen bequemen.“

Was für ein Unterschied ist zwischen einem Briefträger und einem Verwundeten?

Ersterer liegt den ganzen Tag auf dem Pflaster, und bei dem Anderen liegt das Pflaster den ganzen Tag auf ihm.

Am 26. Decbr., Abends um 10 Uhr, wurde das vor dem zweirädrigen Wagen einer Königl. Preuß. Reitpost von Berlin nach Hamburg gehende, nach Schwarzenbeck gehörige Pferd in den Straßen von Boitzenburg scheu, daß es der Postillon nicht mehr halten konnte. Dieser, in der Meinung, das am Ende der Straße befindliche verschlossene Thor würde es zum Stehen bringen, ließ

ihm bis dahin seinen freien Lauf. Allein mit voller Kraft rannte es in der Dunkelheit dagegen, riß einen ganzen Flügel desselben aus starken dreizölligen Latten, mit der scharfen Kante gegen die Straße gekehrt, ein, und lief nun, die Deichsel des festgefahrenen Wagens zerbrechend und die Stränge zerreißend, fort ins Freie. Der Postillon wurde am festumschlungenen Zügel mit durch die Oeffnung gezogen und fiel auf der andern Seite nieder. Weder Pferd, noch Mensch trugen die geringste erhebliche Verletzung davon.

In diesen Tagen wurde ein Brief aufgegeben mit der Adresse:

An
die Könichlige Magestätt
Ober=Amtmann K. . . . . s
zu G.

Die Aufgeberinn, ein Dienstmädchen, ward befragt, wie sie dazu komme, „Königl. Majestät" zu setzen, worauf dieselbe sehr naiv erwiederte: „man titulirt gern ein bischen."

Schon vor 120 Jahren gab es einen Post=Almanach.

Ein im Jahre 1721 zu Magdeburg erschienenes „Hand und Reise=Büchlein, zu Wasser und Lande, vor Christliche Handels= und Wandels=Leute" enthält neben vielen Gebeten, Gesängen, Münztabellen, Jahrmarkts=Verzeichnissen ꝛc. auch einen sogenannten „Reisenden Leib=Medikus," der verschiedene sonderbare Heilmittel vorschlägt.

Am Schlusse des Buches findet man auch ein Verzeichniß der damals zu Magdeburg abgegangenen und angekommenen Posten, welches hier mitgetheilt werden soll:

Ankommende Posten.

Am Sonntage.

Helmstedt- und Braunschweigische fahrende Post um zehn Uhr Morgens.

Berlinische reitende Post Abends um acht Uhr.

Am Montage.

Berlinische und Zerbster fahrende Post Mittags um elf Uhr.

Hamburger fahrende Post Vormittags neun Uhr.

Am Dinstag.

Kommen keine Posten an.

Am Mittwoch.

Hallische fahrende Post Morgens um acht Uhr.

Leipziger fahrende Post Morgens um acht Uhr.

Halberstädtische fahrende Post um acht Uhr Morgens.

Berliner reitende Post Abends um 8 Uhr.

Am Donnerstag.

Helmstädtische fahrende Post Morgens um zehn Uhr.

Berlinische fahrende Post Morgens um neun Uhr.

Hamburger fahrende Post Morgens um neun Uhr.

Am Freitage.

Zerbster und Wittenbergische fahrende Post um neun Uhr Vormittags.

Clevische reitende Post Abends um acht Uhr.

Am Sonnabend.

Hallische fahrende Post Morgens um acht Uhr.
Leipziger fahrende Post Morgens um acht Uhr.
Halberstädtische fahrende Post Nachmittags ein Uhr.

Abgehende Posten.

Am Sonntage.

Clevische reitende Post um fünf Uhr Abends.

Am Montage.

Halberstädtische, Clevische und Casselsche fahrende Post Vormittags um neun Uhr.
Hallische fahrende Post Morgens um acht Uhr.
Leipziger fahrende Post Morgens um acht Uhr.
Helmstädtische Post um zwei Uhr Nachmittags.
Berlinische reitende Post Abends um vier Uhr.

Am Dinstag.

Zerbst- und Wittenbergische Post um neun Uhr.

Am Mittwoch.

Hamburger fahrende Post Morgens um acht Uhr.
Clevische reitende Post Abends um fünf Uhr.
Berlinische fahrende Post um acht Uhr Morgens.

Am Donnerstag.

Halberstädtische, Clevische und Casselsche fahrende Post um acht Uhr Vormittags.
Hallische fahrende Post Morgens um acht Uhr.
Leipziger fahrende Post Morgens um acht Uhr.
Halberstädtische fahrende Post Nachmittags um zwei Uhr.

Am Freitage.

Berlinische reitende Post Abends um fünf Uhr.

Am Sonnabend.

Hamburger und Wittenberger fahrende Post Morgens um acht Uhr.

Berlinische fahrende Post um zwei Uhr Nachmittags.

Gegenwärtig beläuft sich die Zahl der zu Magdeburg abgehenden und ankommenden Posten auf vierzig bis funfzig des Tages.

Verschiedene norddeutsche Zeitungen berichteten im Monat Februar 1842 den grausenerregenden Vorfall, daß zwischen Bucharest und Herrmannstadt die Post von Wölfen angefallen sei, und weder Passagiere, noch Postillon und Pferde mit dem Leben davon gekommen wären; Alles sei eine Beute dieser bei der anhaltenden Kälte ausgehungerten gefräßigen Bestien geworden. Nur die in der Nähe des verlassenen Postwagens zerstreut umherliegenden abgenagten Gebeine hätten Kunde gegeben von dem erschrecklichen Vorgange, der dort stattgefunden.

Die Red. d. P. A. hielt es der Mühe werth, über die stark zu bezweifelnde Richtigkeit dieser Zeitungsmeldung nähere Erkundigung einzuziehen, und erhielt, auf geschehene Anfrage, von der k. k. Obersten Hofpostamts-Haupt-Zeitungs-Expedition zu Wien die Benachrichtigung: „daß laut so eben angekommener ämtlicher Beauskünftigung an dem ganzen Gerede kein Wort wahr sei.“ Wir theilen solches zur Beruhigung des nach jenen

Gegenden reisenden Publikums hier mit und bitten nur noch, ähnlichen Zeitungs-Berichten nicht zu bereitwillig Glauben schenken zu wollen.

Räthsel.

Sylbenräthsel.

Die Erde ist die Erste, doch nicht zur Winterzeit,
Wo sie sich frostig hüllet in's schneeverbrämte Kleid;
Auch ist sie es im Sommer und Herbst und Lenze nicht,
Da wo sie sich mit Gräsern und Blumen überflicht.

Ein Bär auch ist die Erste, doch nicht von jeder Art;
Der sich in weißem Felle rings um den Nordpol schaart,
Der große Eisbär nimmer, doch wohl der kleinre Bär,
Der dunkle, der mit Affen oft wandert zu uns her.

Die Zweite war vor Zeiten ein eisernes Gebot,
Womit ein weiser Grieche den Schülern viele Noth
Einst machte; denn zu schwätzen war nie die Menge faul,
Und statt den Kopf zu brauchen, gebraucht sie meist das Maul.

Das Ganze ist ein Ländchen im lieben deutschen Reich,
Ein Harzbewohner kennt es, und räth es alsogleich.
Es waren seine Fürsten im Kampf stets kühn und wild,
Drum hat es auch gewißlich solch edles Thier im Schild.

A. Harnisch.

Buchstabenräthsel.

Durch duft'ge Auen schlängelt sich ein weißes Silberband,
Und nimmt auf seinem Wege viele Klein're an die Hand;
Dann eilen sie vereinet einem Mutterbusen zu,
Und gönnen bis ans ferne Ziel sich weder Rast noch Ruh',
Wo schwimmend sich und stolz die Wunderstadt dem Meer vermählt.
Nun rathet schnell, auf daß Ihr nicht das erste Paar verfehlt. —
Wenn Unberufne sich erdreisten, den Genuß zu stören,
Den uns die Kunst gewährt, so läßt sich laut und lauter hören
Der Unmuth Ruf, und macht sich Luft durch meine letzten beiden
Ein Ton, ein Laut, und pflegt doch stets das Rechte zu entscheiden. —
Das Ganze findet Ihr auf allen Straßen, gut und schlecht,
Und weicht ihm aus; ob gern, ob nicht, doch ihm gebührt das Recht.
Bald fahrend, reitend, laufend, eilet es nach Ost und West,
Nach Nord und Süd, ja selbst bis zu dem allerkleinsten Nest.
Vehikel des Verkehrs, beladen mit der Welt Geschicke,
Verbirgt sein Inn'res doch sich jedes Unberufnen Blicke.

T. Petersson.

Vorträthsel.

Das erste stammet aus der Römer Munde,
Und alles Leben wird in ihm vollbracht;
Es herrschet hier auf unserm Erdenrunde,
Ja selbst die Sterne folgen seiner Macht.
Gar Mancher ist dadurch schon reich geworden,
Ein andrer Reicher ward zum armen Mann;
Durch ihn ward Rothschild Ritter hoher Orden,
Und manches andren Krösus Schatz zerrann.
Das zweite lehrt Minute und Sekunde,
Darin das Leben flüchtig dir enteilt;
Es dreht sich ohne Rast zu jeder Stunde,
Dabei es stets auf einem Fleck verweilt.
Das Ganze wird den Posten beigegeben,
Auf daß sie pünktlich halten ihren Lauf,
Und da dieselben fleißig vorwärts streben,
So achtet man jetzt immer mehr darauf.

Sylbenräthsel.

Die Erste ist 'ne Stadt am Lippestrande,
Auch an der Somme und im Flanderlande,
Ein Mann auch, aus dem Bibelbuch bekannt
Mit weiland Sem und Japhet nah verwandt.

Die Zweite ist auf Felsengrund errichtet,
Aus festen Steinen sorglich aufgeschichtet,
Daß es den Feinden kräftig biete Trutz,
Den Innesassen aber Schirm und Schutz.

Das Ganze eine Stadt, weit ausgebreitet,
Am Elbstrom, wo er sich zum Meere weitet;
In alle Meere schickt sie Flotten fort;
Doch ist es jetzt ein halb zerstörter Ort.

Adressen *).

Diesen Brief zu bestellen an den
Schuhmacher Meister und Bürger
Stoltze in Dannenberg, und bitte
mir nicht ungütig zu nehmen, daß
er mir doch schreibt, wann er nicht
weiß, wo er ist.

franco Lüneburg.

---

*) Aus der reichhaltigen Sammlung des Herrn O. P. M. A zu C.

An
Frantz Jürgen Krüger, auch
Küster bei der Klocke
in
Dannenberg.

Madame
Madame Scheefern, née
Frau Burgemeisterinn
à
Grabow.

Wir von Gottes Gnaden
Diesen Brief abzugeben an den
Herrn Herrn Leitnann von W.
à
Wourmß.

Monsier Monsier
an die Magdegemoaselge N.
wohnhaft in Braunschweig Lüneburg, Mecklenburg, Drübber,
Duderstadt, Altona abzugeben an den Herrn Hinrig in London
hierin zwei L. dohr
bitte wohl zu bestehlen.
à
Brunschorn.

Diesen Prief, den wulle der Herr Pust Master bestellen lassen, an den Kruck Vater der Schneiter Herperg in Hampurg, der wirdt so gut seyn, und keben ihn an meinen libben Prudder

in
Hamburg.
verte

Fahr hin du kleines Priefelein,
zu den herzallerlibsten Prudder mein,
und krüße ihn so sehr
als ob ich selber bei ihm wär.

Dieser Brief gelanget an Seiner Hochwürden dem Herrn Amtschreiber Niemeyer

hierinn ist eine
lätterne Hose.

à
Bruchhausen
fir meil von Brämen.
verte.

Wenn das Kweter zu weit ist, so muß es enger gemacht werden.

An die Frau
mit den zwei kleinen Kindern
und den Kuckkasten

in
Hannover.

Dieser Brief von meiner Hand
allhier aus Nethem ausgesandt
den wolle man bestelle
in die Stadt von Celle.
Hochreuter heist der Mann
wo der Brief thut halten an
logiret in der Masch bekand
im Hause Müllers ist genannt.

à
Celle.

Dem
J. G. Rose, Schneider Geselle
und Geschickter Dantzmeister

in
Hannover.

Dieses zu kommen an denselbigen Schreiber
oder Commissarius, worüber das Lazereth Aufsicht
habe. Allda die Kranken von Hannoverschen
Armée inne verpfläget werden, ist aber
einer allda im Lazaret mit Nahmen Cord
Blunck ein Bauerknecht, der soll diesen
Brief haben.

zu
fr. Lüneburg.

Dieser Brief gelanget
an Herrn Friedrich Tuckhorn
in Stadt Mölln da der Uhlenspiegel liegt.
fr. Hannover.

Dieser Brief an den Garde Reiter
Krafft in Verden in Sospital franck,
ihn eigenhändig zu geben, wenn er soll todt
sein so bitte ihn um Nachricht.

A Monsieur
Monsieur Cardel Bardels
Verwalter auf dessen Fürstl. Gut.
Abzugeben an Karutschen Herbergierer
draußen dor

Schwerin

Sido. zu Bollo.

verte
Gott wird mich wohin führen
da ich noch nie gewest,
darum so ist das Allerbest,
Ade Ade zu guter letzt.
Grüßet mir doch das kleine Mamselken
zum Buchholz auch vielmahls. Ich bin
Euer bis in den Tod getreuer Bruder.

Dieser Brief gelanget an den
Königl. 24 pünnigen Canonen Knecht
Joh. Heinr. Christ Springhorn in der
Trange vor Valange *) bei der Hannoverschen
Armee.

à Monsieur
Monsieur Gieren Bot de Chamber **)
de Sa Majesté B...

à

H.

à Monsieur
Monsieur Schlötcke
Pastor Adjunctus

hiebei ein Pck in
Linnen H. S.
franco Harburg

à
Hollenstedt.
verte.

Die Herren auf den Post=Stationen werden dienstlich ersuchet, dieses Packet für Würmer, Hunde und Katzen zu verwahren, weil darin ein Stück Fleisch, geräuchert, vor meinem Bruder auf das Fest, der sonst bei seiner sauren vielen Arbeit nicht viel kriegt.

---

*) Valencienne.
**) Cammer=Bote.

Diesen Brief zu bestellen an
Jobst Hinrich Behrmann, veredelten
Schaafmeister bei Sr. Excellence dem
Herrn Gener. Lieutenant Graf K . .
auf dessen hochadligen Gute zu N... bei
Magdeburg.

An
Königliche und Churfürstliche
gestempelte Pappier Cammer
zu
H.

Der Ehrbaren, und Tugendbelobte
Frau, Frau Elisabeth Catarina
geb. Haasenkamps, verehlichte
Haasern daselbst,
Liebens Ehe Frauen.
Meinen insonders liebe Frau
Waase, und gönstige Erkohrne
liebe Gevatterinn werde dieses
abzugeben.
à
in der Mönch Straßen. Lüneburg.

Dieſes gelange an Jungfer N. N.
Große Magd des Hoch Adelichen
Rind Viehes auf dem Guthe

zu

N. N.

A Monsieur
Monsieur Fischer
Scholarie Bey den Königl. Pferden

in

Celle.

A Madame
Madame d'Bachelle, née d'Krouck,
Sergeant-Majorin d'Sa Majest. Británnique

à

franco Celle. Lauenburg.

A Madame
Madame Werlhoff
Medecine du Ventre du Roy

à

H

Herrn, Herrn
Aurin in der Disterstraßen ist ein
Poppen=Schneider, bitte den Brief zu
geben, an der Jungfer Dorothea Liesabeth
Krümmels, ist Claß seiner Schwester
seiner Frauen in Hamburg
Sie dienet auf der Herrlichkeit!
Vor Amme

Abzugeben in Altona.

â Madame
Madame Reibhandin
Neu angekommene Wachs=
Poussirerinn, zu erfragen,
wo die Wachs Portraits in
Lebensgröße ausstehen

à
Hannover.

Diesen Brief zu kommen an den
Weißgerber, so vor einiger Zeit
den Herrn Rittmeister die Hosen
gerben müssen

in
Stettin.

Liebes Weib, diesen Brief schicke ich
nacher Wien, schreibt mir doch wo ihr seyd
kann euch doch kein teufel erfragen, wenn
dem also, daß ihr dort seyd, so schreibet einmal.
Ich habe vergessen, sie heißet Regina mit
meinem Zunahmen.

Herrn N. N. wohlbekannten
Gastgeber in Stolpen.

Von verschiedenen Orten eingesandt:

abzugeben in der Bude
auf dem Bremer Marckte
dem Fräulein H . . K . .
Hochwohlgeboren
handelt mit Honigkuchen.

Herrn Matties
ein Beutel schneider in der Hölle
anhängend zu
mit Pröpchen. H . .

An
Sr. Durchlauchen Dem regierenden
Herzog zu B . . . . .
Ritter hoher Orden.

An
meinen Sohn Fritz, steht bei der
Combani, wo der Hauptmann den
Schimmel reited, in
Weissenfelz.

An
den Herrn Herrn Weber Hochwohlgeborenes
Mitglied des Criminalgefängnisses
zu
Halberstadt
bei Wehrstedt.

Dem Allerdurchlauchtigsten, Großmächtigsten,
Könige und Herrn, Herrn * * * ꝛc., König
von H. Herrn des Landes diesseits und jenseits ꝛc.
meinem allergnädigsten Könige und Herrn.

Post-Beamte

des

Königreichs Hannover.

General-Post-Directorium zu Hannover.

(Diese Behörde führt die Aufsicht und Controle über das gesammte Postwesen, und hat sowohl die, zur Aufrechthaltung des Postregals dienenden Verfügungen, als auch diejenigen Anordnungen zu treffen, durch welche die Befolgung der gesetzlichen, in Beziehung auf den Postdienst erlassenen Vorschriften gesichert wird. Die Porto-, Extrapost- und Estafetten-Taxen werden von dem Landesherrn normirt und publicirt. Von der richterlichen Behörde erfolgen die Erkenntnisse in denjenigen Fällen, in welchen den, hinsichtlich des Extrapost-Instituts bestehenden, gesetzlichen Verfügungen entgegengehandelt ist. Das General-Post-Directorium hält die Sitzungen an jedem Wochentage Vormittags in dem Königl. Posthause.)

von Rudloff, General-Post-Director, auch des P. A. Chef zu Hannover, Commandeur 1. Classe des Guelphen Ordens, d. Pr. roth. Adler O., d. Braunschw. O. H. d. L. und Ritter des Sächs Civil-Verd. O.

Haase, Legations-Rath, Ritter des G.-O. und des Braunschw. O. H. d. L.

Planck, General-Post-Cassirer.

Friesland, Ober-Post-Insp., Mitglied d. G.-O.

Pieper, Post-Inspector und Registrator.

Friesland, Post-Inspector (gegenwärtig p. mod. comm. in Braunschweig).
Hoppenstedt, Post-Expedient.
Lübbers, } Canzlisten.
Dierks, }
Lohmann, beeid. Copiist.

Cours-Büreau.

Pieper, Post-Inspector vi spec. comm.

Revisions-Büreau.

Lühring, Ober-Revisor.
Spellerberg, }
Klingenberg, }
Pieper, } Revisoren.
Böttner, }
Warnecke, }
Heldberg, Postverwalter (vi spec. comm. bei dem Revisions-Büreau adhibirt).

Montur-Büreau.

Rühmkorff, Post-Monturschreiber.
Fobbe, Aufseher.

General-Post-Casse.

(Dieselbe befindet sich im Königl. Posthause und ist an jedem Wochentage von 1 bis 2½ Uhr Nachmittags geöffnet.)
Planck, General-Post-Cassirer.

Post=Beamte
nach alphabetischer Ordnung der Postbüreaus u. Relais.

(Erklärung der Abkürzungen; es bedeutet: O. Pm. Ober=Postmeister, Pm. Postmeister, P. Zm. Postzahlmeister, Pv. Postverwalter, Ps. Postschreiber, Psp. Post=Spediteur, Ph. Posthalter, Sm. Schirrmeister, Cond. Conducteur, Brtr. Briefträger, Wm. Wagenmeister, Packm. Packmeister.)

Achim. Psp. u. Ph. Corleis.
Aerzen. Psp. Sander.
Alfeld. Psp. u. Ph. Kölln.
Ammensen. Pv. u. Ph. Wittwe Röhrssen.
Andreasberg. Psp. auch Schichtmeister n. Senator Riehn.
Ankum. Psp. Dr. Hartmann.
Artlenburg. Postsp. und Posth. Hauenschild.
Aschendorf. Psp. auch Amtsv. Dirkssen.
Asendorf. Psp. u. Ph. Ahrenholz.
Aurich. Pm. Eucken.
Lamberti. } Ps.
Reimers. }
Freih. v. Kotzau. }
Ph. Janssen.
Brtr. u. Wm. Janssen u. Koop.

Badbergen. Psp. Meyer.
Barenburg. Psp. Baßmer.
Barnstorf. Psp. u. Ph. Schütte.
Basbeck. Pv., Psp. und Ph. Büttner.
Bassum. Psp. .u. Ph. Aelmans.
Bederkesa. Psp. Pralle. (Das Relais wird vorerst noch von der Witt. Pralle verwalt.)
Beinum. Psp. Schleisener. W.
Bentheim Psp. Branus.
Ph. Rump.
Bergedorf. Psp. Minten.
Bergen, Psp. Stoffregen.
Ph. Stoffregen, Witt.
Bevensen. Psp. Gade.
Beverstedt. Psp. Sudholz, auch Steuer=Einnehmer.
Bienenbüttel. Psp. und Ph. Wendlandt.
Blekede. Psp. u. Ph. Mederer.

Bockenem. Psp. Lappe.
Ph. Hübner.
Bodenteich. Psp. Lübbecke.
Bodenwerder. Psp. Bode.
Bohmte. Pv., Psp. u. Ph. Meyer.
Bramsche. Psp. u. Ph. Pörtener.
Breitenhees. Ph. Wieneke.
Bremen. O. Pm. P. A. Ch.
Neubourg.
Pm. Winkelmann.
Pv. Heinen.
Pv. Heuzenröder.
Pf. Behr.
Pf. Lindemann.
Brtr. Schröder, Könecke u. Watermann.
Wm. Matens und Ruhoff.
Packm. Müller.
Sm. Heins, Görling u. Brandes.
Bremervörde. Psp. und Ph. Seyler, Prem.-Lieut.
Brinkum. Psp. auch Amtsv. Sudholz.
Brome. Psp. a. Steuer-Einn. Dierks.

Bruchhausen. Psp. Harries.
Brüggen. Pv., Psp. und Ph. Röhrssen.
Bunde. Psp. Stiermann.
Burgdorf. Psp. Wietfeld.
Pv. u. Ph. Wietfeld.
Burtehude. Psp. Schultze.
Ph. Rademacher.
Campen. Pv.. Psp. u. Ph. ad int. Kuhlmann Wittw.
Catlenburg. Psp. Müller.
Celle. O. Pm., P. A.-Chef, Ritter d. G.-O. Albrecht.
Pm. Bacmeister.
Pv. Buhlert.
Pv. Mirow.
Pf. dü Mesnil.
Pf. Buhlert.
Pf. Nöldeke.
Pf. Pralle.
Ph. Goltermann.
Brtr. Osterloh und Müller.
Wm. Knieß.
Aide-Wm. Schrader.
Packm. Sternberg.
Sm. Osterloh.

Clausthal. Pv., P. A. Chef Mahn.
Pf. Jungblut.
Ph. Marbach.
Brtr. u. Wm. Kreichelt.
Coppenbrügge. Psp. Krückeberg
Dalenburg. Psp. u. Ph. Buhlert.
Dannenberg. Pv., P. A. Chef, a.
Ph. Stephanus.
Pf. Pabst.
Brtr. u. Wm. Umland.
Sm. Flachsbart.
Dassel. Psp. Ubrig.
Diepenau. Psp. u. Ph. Schwacke.
Diepholz. Pv., Psp. und Ph. Lüning.
Dissen. Psp. Dieckmann.
Dorfhagen. Psp. u. Ph. Steil.
Dorum. Pv., Psp. u. Ph. Ringe.
Dransfeld. Psp. auch Senator Jeep.
Ph. Frank.
Duderstadt. Pf. Schröder, m. d. Spedit. beauftragt.
Ph. v. Sothen.
Ebstorf. Pv. Psp. Ph. Lübbecke.
Echte. Psp., auch Steuer-Einn. Wagenschieffer.
Echte. Ph. Roth.
Einbeck. Pm. u. Ph. Pralle.
Pf. Kahle.
Pf. Bartels.
Brtr. Stöber.
Wm. Döbeling.
Elbingerode. Psp. Hassenberg.
Ph. Moock.
Elze. Psp. u. Ph. Sander.
Emden. Pm. Schlötke.
Pv. Kästner.
Pf. Giesewell.
Ph. Janssen.
Brtr. Romann.
Aide-Btr. Schröder.
Wm. Bückmann.
Eschede. Psp. u. Ph. Lichtenberg.
Esens. Psp. Schuirmann.
Ph. Claassen.
Eystrup. Psp. u. Ph. Freymuth.
Fallersleben. Psp. Spellerberg auch Hausvogt.
Fallingbostel. Psp. Meyer.
Freren. Psp. Lohmeyer.
Friedeburg. Psp. Leiner.
Ph. Christophers.
Fürstenau. Psp. Schröder.
Ph. Schröder.

Gartow. Psp. Harbord.
Geestendorf. Psp. u. Ph. Werbe.
Gieboldehausen. Psp. u. Ph. Gerhardy.
Gifhorn. Psp. Ph. Renneberg.
Glandorf. Psp. u. Ph. Kellinghausen.
Gleidingen. Psp. Ph. Petersen.
Gödens (Neustadt). Psp. Holzapfel, a. Steuer-Einn. Phin. Lauts, Wittw.
Göhrde. Psp. Putensen.
Göttingen. P.A.Ch., R.d.G.-D. Dbr. v. Dachenhausen. Pm. Bergschmidt. Pv. Lichtenberg.
Pf. { Hagen. Strandes. Seelhorst. Mensching.
Phin. Major. v. Hinüber, Wittwe.
Brtr. Ramsahl und Leonhard.
Wm. Ahrens. Pape.
Packm. Schwieger.
Goslar. Pm. Schüler.
Pf. Gerig.
Goslar. Ph. Borchers.
Brtr. u. Wm. Lange.
Greetsyhl. Psp. Herlyn.
Grohnde. Ph. Meyer.
Großefehn. Psp. Buss.
Gr.-Oesingen. Psp. u. Ph. Thies.
Großsander. Psp. u. Ph. Ennen.
Hademstorf. Psp. und Ph. Mohlfeldt.
Hage. Psp., auch Steuer-Einn. Lehker.
Hagenburg. Psp. Ph. Westfeld.
Halte. Psp. Fuls.
Hamburg. D. Pm., P. A. Chef Koch.
Pm. Reinecke.
Pv. { Corleis. Meyer Winkelmann. Kern.
Pf. Klingföhr.
Brtr. Höffler, Siehe, Schlue u. Meyer.
Wm. Rohlfen, Uhle, Meyer, Kücker, Dierks, Bünger u. Hugo.
Packm. Westedt.

Hamburg. Cond. Henne.
Sm. Wettmershau-
sen, Schindler,
Moritz u. Niebuhr.
Hameln. P. A. Chef, Oberst-L.d.
G.-D. Elverhorst.
Pf. Heise.
Pf. Arends.
Ph. Mahlstedt.
Brtr. Gothe.
Wm. Zimmermann.
Hannover. General-Post-Direct.
v. Rudloff, P. A.
Chef, Command. 1. Cl.
d. G.-D., d. Pr. roth.
Adl. D., d. Braunschw.
D. H. d. L. u. Ritterd.
Sächs. Civil-Verd. D.
P. Zm. Niebour.
Pm. Hüpeden.
Pv. { Lohstöter. / Grevenstein. / Praël. / Gehrich. / v. Einem.
Pf. { Dincklage. / Meder. / Meyrose.

Hannover. Pf. Buchheister.
Pf. { Wiggers. / Meyer. / Knipping. / Holscher.
Ph. Schaaf.
Brtr. Goltermann,
Behre, Koch, Te-
der, Meyer, Rei-
mers, Brandfaß.
Aide-Brtr. Kiehne u.
Meyer.
Wm. Halenbeck u.
Schulz.
Aide-Wm. Garbe u.
Pinkenburg.
Packm. Struckmeyer.
Cond. Grethe, Die-
ner, Schomburg,
Stünckel, Heise,
Harrjes, Schnell-
radt.
Sm. Theil, Cohrs,
Herhold, Hassel-
bach, Graff, Eick-
mann, Heithaus,
Müller, Langen-
berg, Bosse, Uphoff,

Hannover. Sm. Küster, König, Reinhold, Harke, Gölke.
Aide-Sm. Bade.
Harburg. O. Pm. Prott.
Pv. Schorcht.
Pv. Oppermann.
Pf. Tidow.
Pf. Prott.
Ph. Hastedt.
Brtr. Bode.
Wm. Hesse u. Grußendorf.
Sm. Hoppe.
Cond. Apfelstädt, Heiligenstadt u. Ovye.
Hardegsen. Psp. u. Ph. Berkelmann.
Harsefeld. Psp. u. Ph. Prem.-Lieut. Ehlers.
Haselünne. Psp. Kerkhof.
Ph. Warndorf.
Heber. Ph. Michaelis.
Hechthausen. Psp. a. Steuer-Einn. Beckmann.
Heesel. Psp. u. Ph. Albers.

Herzberg. Psp., a. Stuer-Einn. Prem.-Lieut. Franke.
Herzlacke. Psp. auch Amtsvoigt Moormann.
Hildesheim. Pm. Sothen.
Pv. Petsche.
Pv. Küken.
Pf. Fischer. Schneider. Gade. Pinkenburg.
Dr. Ph. Sander.
Brtr. Studte u. Vespermann.
Packm. Bahr.
Wm. Lüneburg.
Wm. Tostmann.
Himmelpforten. Psp. Weber.
Hitzacker. Psp. Lindes.
Hoheneggelsen. Psp. Tegtmeyer.
Hohenhameln. Psp., a. Amtsv. Zumberge.
Hohnsen. Psp., Ph. Mahlstedt.
Hopte. Psp. u. Ph. Leplat.
Horneburg. Pv., Psp. u. Ph. Corleis.
Hoya. Psp. Ph. Dr. Stegemann.
Iburg. Psp. Kellinghausen.

Kuhstedt. Psp. u. Ph. Gulau.
Lafferde. Psp. u. Ph. Böttcher.
Lamspringe. Psp. Meyer.
Langlingen. Psp. Schepelmann, Wittw.
Lathen. Psp. Ph. Middendorff.
Lauenau. Psp. Amts-Rentmeister Schmidt.
Lauenförde. Psp. Ph. Wolkenhauer.
Lauterberg. Psp. u. Ph. Westerhausen.
Leer. Pm. Leiner.
Pv. Kobbe.
Pf. Stegemann.
Ph. Zytzema.
Brtr. u. Wm. Küno u. Werkmeister.
Leese. Psp. u. Ph. Grote.
Lehe. Psp. Lorenz.
Lemförde. Psp. u. Ph. ad int. Spellerberg.
Lesum. Psp. Ph. Hillmann. W.
Liebenau. Psp. Thätjenhorst.
Lingen. Pm. Ulich.
Pv. Nöldeke.
Pf. Rüssell.
Pf. Langrehr.
Lingen. Ph. Goesmann.
Ph. Raberg. Wittw.
Brtr. Randersen.
Wm. Löhr.
Sm. Sander u. Kobert.
Loccum. Psp. Lampe.
Lübeck. D. Pm. Tidow.
Pf. Meyer.
Sm. Hasselmann.
Lüchow. Pv. u. Psp. Kunze
Ph. Schultz.
Brtr. Tancke.
Lüneburg. Pm. Pralle.
Pv. Straub.
Pv. Becker.
Pf. Hagedorn.
Pf. Albrecht.
Ph. Wolter.
Brtr. Mencke, Sevecke.
Wm. Kuhlmann u. Kolbach.
Packm. Kielhorn.
Marienhave. Psp. Poppinga.
Markoldendorf. Psp. Twele.
Melle. Psp. Koch.
Ph. Meyer.
Mellendorf. Noch nicht besetzt.
Meppen. Psp. Reinecke.

Meppen. Ph. Altmeppen.
Moringen. Psp. Laves.
Münden. Pm. Hinüber.
Pv. Richter.
Ph. Marloh.
Brtr. Fischer.
Wm. Rhode.
Münder. Psp.u.Ph. Schreiber.
Nenndorf. Ph. Hastedt.
Neuenhaus. Psp. u. Ph. Schey.
Neuenwalde. Psp. u. Ph. Wicht.
Neuhaus a d. Elbe. Psp. Kupffender.
Neuhaus. a. d. Oste. Psp. u. Ph. Viebrock.
Neustadt Pv., Psp. u. Ph. Detmering.
Niedersachswerfen. Psp.a. Steuer-Einn. Halle.
Nienburg. Cazal, D. Postm., Mitglied d. G.-D.
Pv. Hollmann.
Pf. Schütte.
Pf. Garrels.
Ph. Wesemann.
Brtr. Bürges.
Wm. Stockhausen u. Starke.

Nienburg. Sm. Willmer, Kobert, Rath, Pape.
Nörten. Psp. a. Steuer-Einn. Fuchs.
Norden. Pv., P.A. Chef v. Blonay.
Ph. Friederichs.
Brtr. u. Wm. Renken.
Nordheim. Major v. Fumetti, P.A. Chef. Ritter d. G.-D.
Pv. Nöldeke.
Pf. Mulert.
Pf. Nöldeke.
Ph. Sonne.
Brtr. u. Wm. Assmann und Weber.
Sm. Fischer u. Ziegenhorn.
Nordhorn. Psp. u. Ph. Möller.
Ohof. Psp. u. Ph. Ahrens.
Oldersum. Psp. Herrmann.
Osnabrück. Pm. Klingsöhr.
Pv. Arens.
Pv. Eggers.
Pf. { Alberti. / Wenkebach. / Baethgen.
Pv.. u. Ph. Meyer.
Btr. Zeuner u. Möhle.

Osnabrück Wm. Hille.
Packm. Cloppenburg.
Cond. v. Storren, Horstmann, Wunnenberg.
Sm. Holscher, Nennecke, Gernlein, Rheim, Meyer, Nolte.
Ostercappeln, Psp. Obrock.
Osterhagen. Psp. Ph. Bliedung.
Osterholz. Psp. Siemers.
Osterode. Pm. Möller.
Ps. Cordes.
Ph. Küchenthal.
Brtr. u. Wm. Leinig.
Othfresen, Psp. u. Ph. Sergel.
Otterndorf. Psp. Groweg.
Ottersberg. Pv., Psp. u. Ph. Lübbren.
Papenburg. Psp. Prox.
Ph. Ahlders.
Pattensen (A. Calenberg). Psp. Becker. — Ph. Osten.
Pattensen (A. Winsen a. d. L.).
Psp. a. Amtsv. Hauptm. Becker.
Pattensen. Ph. Harms.
Peine. Psp. Mecke.
Ph. Richelmann.
Quakenbrück. Psp. und Ph. Wüste, Wittwe.
Rehburg (Brunnen). Psp. Wuth.
Rethem. Psp. Holst.
Rotenburg. Pv., Psp. u. Ph. Heinsius.
Salzgitter. Psp. Sievers.
Schapen. Psp. Ph. Taabe Wwe.
Scharmbeck. Psp. Ph. Schröder.
Scharzfeld. Psp. Wehmer.
Schillerslage. Pv. u. Ph. Sprengel, Wittw.
Schladen. Psp. Ph. Knackstedt.
Schnackenburg. Psp. Blohme.
Schüttorf. Psp., auch Steuer-Einn. Reinefeld.
Sögel, Psp. a. Amtsv. Niemann
Soltau. Pv., Psp. u. Ph. Koch.
Springe. Psp. Ph. Lindemann.
Stade. Pm. Stegemann.
Pv. Schütte.
Ps. Koch.
Ps. Miede.
Ph. Beckmann.
Brtr. u. Wm. Henze.
Schröder.

Steyerberg. Psp. Herzer.
Stolzenau. Psp. Holzapfel.
Stotel. Psp. Koop.
Sulingen. Psp. u. Ph. Lüning.
Sycke. Psp. u. Ph. Balk.
Thiedenwiese. Psp. Engel.
Tostedt. Psp. u. Ph. Huth.
Twistringen. Psp. a. Steuer-Einn. Lameyer.
Uchte. Psp. u. Ph. Thiermann.
Uelsen. Psp. a. int. u. Steuer-Einn. Hilfers.
Uelzen. Pv., P. A. Chef Köster.
Pv. Marquering.
Pf. Scuhr.
Ph. Schilling.
Brtr. und Wm. Holzgrefe, Ubbens.
Uslar. Psp. Thiel.
Ph. Büssilliat.
Verden. Pm., Capitain Backhaus.
Pf. Rosenbach.
Ph. Blome.
Brtr. u. Wm. Martens.
Vilsen. Psp. Haber.
Visselhövede. Psp. Ph. Denker.
Wagenfeld. Psp., a. Amtsv. Diestelhorst.
Walsrode. Pv. P. A. Chef Pabst.
Pf. Schellschläger.
Pf. Refag.
Ph. vacat.
Brtr. u. Wm. Tost.
Wartjenstedt, Psp. Ph. Caspari.
Weener. Pf. Petri, mit der Sped. beauftragt.
Brtr. Wm. Dreesmann.
Welle. Psp. u. Ph. Arens.
Winsen a. d. L. Psp. Kaempff.
Wittingen. Psp. Bartmers.
Wittlage. Psp. Freye.
Ph. Franke.
Wittmund. Pf. Lappenberg, m. d. Sped. beauftragt.
Ph. Hillerns.
Wunstorf. Psp. Zedler.
Wustrow. Psp. Blumenthal. a. Amtsv.
Zeven. Psp. u. Ph. Sprick.

Veränderungen
bei dem
Personal-Etat der Königl. Sächsischen Postbeamten.

Ernennungen und neue Anstellungen.

J. v. Auenmüller, als Ober-Postamts-Rath in Leipzig.

C. Kunze und J. G. Reibetanz, als Copisten in der O.P.A. Canzlei zu Leipzig.

C. Behrendt, als O.P.A.-Cassenschreiber in Leipzig.

C. F. Saupe und F. W. Huscher, als O. P. A.-Schreiber und Assistenten in der O. P. A.-Buchhalterei zu Leipzig.

P. v. Schleinitz, als O. P. A.-Schreiber und Assistent im Personen-Einschreibe-Büreau zu Leipzig.

C. E. Rühing,, als O. P. A.-Schreiber und zweiter Expedient in der Stadtpost-Expedition zu Leipzig.

Fr. Reichenbach, als Postschreiber und Packmeister in Dresden.

Postmeister Lungwitz in Bautzen hat (bereits seit langer Zeit) den Titel: Postcommissar.

Postmeister Lippe in Chemnitz hat den Titel: Postcommissar, und der dasige Posth. Stengel den Titel als Postmeister erhalten.

R. Gottschald ist als Königl. Postschreiber in Chemnitz angestellt worden (ganz neue Stelle).

A. W. v. Zeschau ist als Postmeister in Schneeberg angestellt.

A. F. Henschel ist als Postverwalter in Silberstraße angestellt worden.

Versetzungen.

Der Copist Siegert zu Leipzig ist Finanz-Canzlist in Dresden geworden.

Der O. P. A.-Controleur Golz in Leipzig ist als Localcassirer und Hofpostamts-Secretair nach Dresden versetzt worden.

Der O. P. A.-Cassenschreiber E. Schomburg ist zum O. P. A. Schreiber und dritten Packmeister in Leipzig ernannt.

Der O. P. A.-Schreiber R. Enzmann ist dritter Einnehmer in der O. P. A.-Brief-Einnahme geworden.

Der zeitherige Expedient im Personen-Einschreibe-Büreau E. Herold, sowie der Packmeister-Assistent W. Eger zu Leipzig sind zu O. P. A.-Schreibern ernannt worden.

C. S. Grimm, zeither Estafetten-Expeditor in Leipzig ist zum dritten O. P. A.-Controleur ernannt, und dessen Stelle durch den Hofpostamtsschreiber C. F. B. Keßler aus Dresden besetzt worden.

Der zeitherige zweite Packmeister Schirmer und der zweite Expedient in der Stadtpost-Expedition R. Voigt-

länder sind Ersterer als erster O-P. A.-Packmeister und Letzterer als zweiter O. P. A.-Packmeister und gleichzeitig O. P. A.-Schreiber angestellt worden.

Der O. P. A.-Schreiber Glanz, ist als Postmeister in Adorf, und der dortige Postmeister Clauß als Postmeister in Leißnig angestellt worden.

Der Posthalter Heinsius in Moritzburg hat gleichzeitig die Posthalterei zu Gr. Hain erhalten.

Entlassungen.

Der erste O. P. A.-Packmeister Fiedler zu Leipzig ist seines Postens entlassen worden.

Der Postverwalter Henschel in Silberstraße wurde emeritirt.

Mit Tode abgegangen.

Der O. P. A.-Copist Schiffner in Leipzig.
Der Hofpostamts-Localcassirer Kaubisch in Dresden.
Der Postmeister Seidel in Schneeberg.

Veränderungen
des
Post-Personals im Großherzogth. Mecklenburg-Strelitz.

In Friedland ist der Privat-Postschreiber Henck abgegangen, und an seine Stelle der Postschreiber A. Boecker aus Woldegk getreten.

In Stargard ist der Postverwalter Schröder pensionirt, und sind die dortigen Post-Expeditions-Geschäfte dem Steuer-Einnehmer Müller übertragen, bei dem E. Bartold als Privat-Postschreiber eingetreten.

Personal-Veränderung
der
Post-Beamten im Herzogthume Braunschweig.

Ernennungen.

Der Post-Director Salzenberg und der Postrath Ribbentrop zu Rittern des Ordens Heinrichs des Löwen.

Der Postverwalter Dieckmann in Königslutter zum Postmeister.

Der Postschreiber Görges zum Postsecretair.

Der Hüttenpräceptor Schaar zu Rübeland zum Postwärter bei der daselbst errichteten, dem Post-Amte Blankenburg untergeordneten Post-Collection.

Versetzungen.

Der Postsecretair Bussius nach Braunschweig.
Der Postschreiber Bode nach Helmstedt.
Der Postaspirant Buhle nach Braunschweig.
Der Postaspirant Wilhelmy nach Holzminden.

Entlassung.

Der Posterspediteur Küchler zu Fürstenberg.

Mit Tode abgegangen.

Der Postrath Raabe zu Holzminden.
Der Postschreiber Nicolai zu Blankenburg.
Der Postverwalter Klaue zu Hessen.

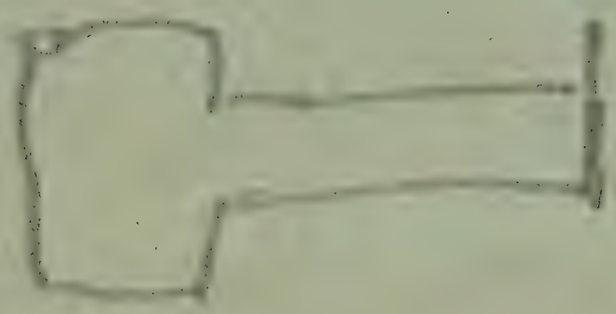
Briefkasten *).

Hr. Pf. H. in D. ist hierdurch höflichst aufgefordert, die angezeigte Ausarbeitung recht bald einzusenden, um dieselbe im 3. Jahrgange des Almanachs aufnehmen zu können. Hr. P. E. G.

*) Es möge dem Herausgeber verstattet sein, die wegen vieler Amtsgeschäfte aufgehäufte unerledigte Correspondenz auf diese Weise zu beantworten.

B. in E. wird um fernere Beiträge gebeten. — Hrn. G. H. R. H. in B den schönsten Dank für bewiesenes Wohlwollen und für den erfolgreichen Rath. — Hr. Pf. A. zu F. erinnere sich freundlich seines Versprechens hinsichtlich der Kurfürstl. Hessischen nnd Fürstl. T. u. T. Post-Uniformen; sowie Hr O. P. A. A. A. S. zu P. wiederholt um Uebermittelung der Abbildung eines k. k. österr. Postillons ersucht wird, jedoch nur unter der Bedingung, die gehabten Auslagen vergütet zu nehmen. — Der k. k. o. H. P. A. H. Z. E. zu W. den gebührenden Dank für ertheilte Auskunft. — Die Hrn. Pf. K. zu T. — v. N. zu B. — S. zu B. — H. zu H. und C. zu D. sind hierdurch dringend aufgefordert, sich, ihrem Versprechen gemäß, den Preisschriften zu widmen. — Hr. Pf. L. zu W. möge dem P. A. ähnliche Zierden verleihen. — Die Beiträge von den Hrn. Collegen: K. z. P. H. — Sp. zu L. — H. z. L. — K. zu St. — d. M. u. N. zu C. und aller anderen in ganz Deutschland, heißen wir jederzeit willkommen. — Hr. O. P. C. V. zu H. verbindlichsten Dank für die interessanten Lesefrüchte, um deren fernere geneigte Mittheilung hierdurch gebeten wird. — Hrn. Pf. H. D. zu L. die Nachricht, daß nur auf Post Bezug habende Gedichte aufgenommen werden. — Hr. Pv. M. zu H. wird um Einsendung der Postbilder gebeten. —

Zur gefälligen Beachtung: Es bedarf keiner vorherigen Anfrage, ob Beiträge angenommen werden; alle zur Aufnahme geeigneten Mittheilungen sind stets willkommen.



Mit dem dritten Jahrgange erfolgt:

1) Portrait Sr. Durchl. des reg. Herzogs von Braunschweig.
2) Ein Königl. Würtembergischer Post-Beamter in Staats-Uniform. (Colorirt.)
3) Ein Königl. Hannoverscher Postillon. (Colorirt.)
4) Ansicht vom Fürstl. Thurn- und Taxisschen Postgebäude zu Frankfurt a. M.
5—8) Unbestimmt.

Zur Nachricht.

Vom ersten Jahrgange können fortwährend Exemplare abgelassen werden.

So eben erschien in dritter Auflage:

Görges, Beschreibung von Braunschweig und Wolfenbüttel. Mit 6 sauber lith. Ansichten, in Umschlag geh., Preis 4 Sgr.

Der niedrige Preis möge kein unrichtiges Vorurtheil wecken; nur durch den bedeutenden Absatz wird die Billigkeit dieses netten Büchleins erklärlich. Die Ansichten stellen dar:

Das neue Herzogl. Residenzschloß; — den St. Blasius Dom; — das Schill'sche Monument; — den Altstadtmarkt; — den Bahnhof zu Wolfenbüttel und das Kaffeehaus bei Wolfenbüttel.

SMITHSONIAN INSTITUTION LIBRARIES
3 9088 00925 2107